

Schéma de Cohérence Territoriale

# SCoT de l'Agglomération Messine

SCoTAM



Mars 2010

## Diagnostic

Eléments fondateurs du diagnostic prospectif

Diagnostic



/ Mars 2010

**Diagnostic**

SCoT de l'Agglomération Messine

# **Diagnostic du SCoTAM**

**Éléments fondateurs du  
diagnostic prospectif**

# Sommaire

■	<b>Introduction</b>	<b>4</b>
■	Le SCoT, un outil de planification stratégique	4
	<b>Les incidences du Grenelle de l'Environnement</b>	4
■	Le SCoT, un document et une démarche au service d'un projet de territoire	5
	<b>La démarche d'élaboration</b>	5
■	Le SCoTAM : un syndicat mixte regroupant 11 structures intercommunales de projets	6
■	Un territoire ancré dans les zones denses européennes	8
■	Un grand défi démographique à relever	10
■	<b>I L'ORGANISATION DU TERRITOIRE</b>	<b>17</b>
1	Une métropole nord lorraine ancrée dans les zones denses européennes	18
■	<b>1/ Une position stratégique aux portes de trois pays européens</b>	18
■	<b>2/ Un axe majeur de flux ouverts vers l'extérieur</b>	24
■	<b>3/ La constitution d'une conurbation nord lorraine</b>	28
2	La structuration spatiale du territoire	36
■	<b>1/ Une armature urbaine et l'organisation du territoire déterminées par le cadre naturel</b>	36
■	<b>2/ Des infrastructures de transport performantes profitant essentiellement à l'automobile</b>	44
■	<b>3/ Des nouvelles centralités développées principalement autour des nœuds de circulation</b>	48
3	Espace agricole et développement urbain	52
■	<b>1/ L'agriculture : un rôle important sur le territoire</b>	52
■	<b>2/ L'espace agricole : le principal réservoir foncier du développement urbain</b>	59
■	<b>3/ Les mutations économiques actuelles : de nouvelles opportunités pour le redéploiement urbain</b>	64
	Synthèse des enjeux et des axes de réflexion relevant du SCoT en ce qui concerne l'organisation du territoire	70

## II LES MODALITÉS DU DÉVELOPPEMENT URBAIN 73

<b>1</b>	L'offre et les conditions d'habitat	74
■ 1/	Des mutations socio-démographiques conditionnant une offre d'habitat	74
■ 2/	Une offre d'habitat nouvelle insuffisamment diversifiée	78
■ 3/	Une offre d'équipements et de services concentrée en particulier sur les espaces urbains de son agglomération	86
<b>2</b>	La répartition des activités et de l'emploi	92
■ 1/	Une répartition inégale de l'emploi sur le territoire	92
■ 2/	Une offre d'espaces d'activités en mutation, centrée sur l'agglomération messine et la vallée de la Moselle	96
■ 3/	Une offre commerciale dense, diversifiée, souvent spécialisée et vieillissante	100
<b>3</b>	Les pratiques de mobilité	102
■ 1/	Les éléments de fléchissement d'une mobilité aujourd'hui tournée sur l'automobile dans un contexte de développement durable	102
■ 2/	Les nouvelles pratiques de mobilité face aux évolutions urbaines, sociales et environnementales du SCoTAM	108
	Synthèse des enjeux et des axes de réflexion relevant du SCoT en ce qui concerne les modalités du développement urbain	112

## III L'ATTRACTIVITÉ ET LE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE 115

<b>1</b>	Les composantes de l'attractivité et du rayonnement économique du territoire	116
■ 1/	L'accessibilité du territoire et la valorisation des grandes infrastructures	116
■ 2/	Des filières porteuses	118
■ 3/	Culture et tourisme : les nouvelles composantes du rayonnement de la région messine	120
<b>2</b>	Les facteurs de développement local	124
■ 1/	Les atouts patrimoniaux et paysagers	124
■ 2/	L'économie présentielle, moteur complémentaire de développement économique	128
■ 3/	Des niveaux d'attractivité résidentielle différenciés sur le territoire du SCoTAM	132
■ 4/	La valorisation des zones d'activités existantes	138
	Synthèse des enjeux et des axes de réflexion relevant du SCoT en ce qui concerne l'attractivité et le rayonnement du territoire	142
	En conclusion	144
	Glossaire	146

# Introduction

## Le SCoT, un outil de planification stratégique

Institué par la Loi « Solidarité et Renouvellement Urbain » du 13 décembre 2000, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est un document qui présente à l'échelle intercommunale les grandes orientations d'urbanisme et d'aménagement d'un territoire dans la perspective du développement durable et dans le cadre d'un projet stratégique d'aménagement et de développement. Il sert de cadre de référence pour l'ensemble des politiques qui y sont menées sur les thèmes de l'habitat, des déplacements, des équipements commerciaux, de l'environnement et de l'organisation de l'espace.

Il assure la cohérence des documents d'urbanisme élaborés à l'échelle des communes ou des intercommunalités comme les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), les cartes communales, les Plans de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV), les Plans Locaux de l'Habitat (PLH), les Plans de Déplacements Urbains (PDU), les Schémas de Développement Commercial. Tous ces documents doivent être compatibles avec le SCoT.

Le SCoT renforce les liens entre urbanisme et politique des déplacements : il peut préciser les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation dans les secteurs desservis par les transports collectifs et subordonner, le cas échéant, l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs.

En matière de protection des espaces, le SCoT peut déterminer les sites naturels ou urbains à protéger et en définir la localisation ou la délimitation.

La lutte contre l'étalement urbain est un autre enjeu majeur du SCoT qui fixe les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbains. Le SCoT participe à l'objectif de leur optimisation à travers la valorisation des friches urbaines : friches industrielles, militaires, friches agricoles.....

## Les incidences du Grenelle de l'Environnement

La loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement fixe dans son article 1er les objectifs et définit le cadre d'action pour lutter contre le changement climatique et s'y adapter, préserver la biodiversité, contribuer à un environnement respectueux de la santé, préserver et mettre en valeur les paysages.

Dans son article 7, la loi précise que le droit de l'urbanisme devra prendre en compte les objectifs de lutte contre la régression des surfaces agricoles et naturelles, contre l'étalement urbain et la déperdition d'énergie, de préservation de la biodiversité, notamment à travers la création de continuités écologiques et de gestion économe des ressources et de l'espace.

La loi de programme dite Grenelle 1 fixe des objectifs à atteindre. Le projet de loi Grenelle 2 en fixe les modalités. Le lien entre ouverture à l'urbanisation et transports collectifs est ainsi renforcé : le SCoT doit encourager le développement des transports collectifs et déterminer une politique commune de réduction des déplacements. Par ailleurs, le SCoT doit déterminer les conditions qui assureront la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir des sources renouvelables, la préservation et le développement de la biodiversité et la remise en état des continuités écologiques.

## Le SCot, un document et une démarche au service d'un projet de territoire

Le dossier de SCoT est constitué d'un rapport de présentation, d'un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), le cœur du projet du SCOT, l'expression politique du projet de territoire, et d'un Document d'Orientations Générales (DOG<sup>1</sup>) assorti de documents graphiques.

Ce document stratégique doit faire l'objet d'un bilan tous les 10 ans et peut être modifié ou révisé par le Syndicat Mixte qui en assure la mise en œuvre et le suivi permanent.

Le diagnostic fait partie du rapport de présentation dont l'objet est de justifier le projet et les dispositions du SCoT. Conformément à l'article L.122-1 du code de l'urbanisme, il doit être établi au regard des prévisions éco-

nomiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'agriculture, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

Le diagnostic présente le fonctionnement et l'organisation du territoire, son passé, ses évolutions récentes et les mutations à venir sous la forme de scénarios d'évolution. Il évalue également les besoins des habitants actuels et des générations futures.

Le diagnostic est donc le socle sur lequel repose tout le projet de SCoT, il identifie les grands enjeux auxquels le territoire doit faire face dans une logique de développement durable.

### La démarche d'élaboration du diagnostic

L'élaboration du diagnostic du SCoTAM s'est déroulée en plusieurs phases :

- la réalisation, en novembre 2008, d'un rapport d'étape proposant les premiers éléments de cadrage sur le territoire du SCoT, des analyses thématiques (démographie, habitat, équipements, dynamique économique, transports et déplacements, environnement et cadre de vie...) et une première approche territoriale fondée sur des entretiens avec les EPCI membres du Syndicat Mixte ;
- des réunions et rencontres organisées au cours du premier semestre 2009 avec divers services et collectivités pour les associer à la démarche – comme le prévoit l'article L.121-4 du Code de l'Urbanisme - et intégrer leurs réflexions à l'élaboration du diagnostic : le Conseil Général de la Moselle, le Conseil Régional, les services de l'Etat qui ont produit le porter à connaissance du Préfet, les chambres consulaires, ... ;
- les travaux et réflexions des trois commissions multi-thématiques d'études mises en place par le Comité Syndical : organisation et fonctionnement du territoire, gestion et valorisation du territoire et cohérence des documents d'urbanisme. Ces commissions d'élus sont réunies chacune six fois, de décembre

2008 à juin 2009. Sur la base de documents de synthèse préparés préalablement (notes de cadrage, cartographie et illustrations graphiques, diaporamas), les cinq premières réunions ont donné lieu à des présentations thématiques, une analyse du territoire, et elles ont suscité de fructueux débats. La sixième réunion en juin a été consacrée à l'émergence des enjeux détectés au cours des présentations antérieures ;

- ce travail en commission a été ponctué le 29 juin par un séminaire réunissant les membres des trois commissions et consacré au partage de la réflexion et à la validation des enjeux ;

- **l'élaboration du diagnostic du SCoTAM, objet de ce présent dossier, s'est enrichie d'une approche prospective fondée sur une analyse des évolutions passées, des constats actuels, des tendances à l'œuvre sur le territoire et des hypothèses ou germes de changement.**

**Ce diagnostic sera complété par l'«état initial de l'environnement» et constituera l'élément fondateur de quatre chantiers prospectifs mis en place au premier semestre 2010.**



Séminaire du 29 juin 2009

<sup>1</sup> Le projet de Loi de transition environnementale dit « Grenelle 2 » indique que le Document d'Orientations Générales devenu le Document d'Orientation et d'Objectifs renforce l'articulation entre urbanisation, transports et réseaux.

## Le SCoTAM : un syndicat mixte regroupant 11 structures intercommunales de projets

Le périmètre du SCoT de l'Agglomération Messine (SCoTAM) a été délimité par un arrêté préfectoral du 31 décembre 2002. Il s'appuie sur les espaces de projets intéressant l'agglomération messine et sur les solidarités intercommunales en vigueur ou en cours de constitution. Entièrement inclus dans l'aire urbaine de Metz<sup>1</sup>, le périmètre du SCoT est articulé sur la délimitation de l'unité urbaine de Metz<sup>2</sup>, mais hors secteur de Briey - Jarny en Meurthe-et-Moselle, pourtant fonctionnellement lié au territoire messin.

Au moment de l'élaboration du périmètre de SCoT, le territoire n'était pas totalement structuré en intercommunalités de projets. Quatre années ont été nécessaires pour y parvenir et conduire à la création de l'établissement public en charge de l'élaboration du SCoT : le « Syndicat Mixte chargé de l'élaboration et du suivi du SCoTAM », créé par un arrêté préfectoral du 20 octobre 2006 et installé le 19 mars 2007.

Le territoire du SCoTAM inclut 11 intercommunalités (une communauté d'agglomération et 10 communautés de communes) rassemblant 151 communes. 49 délégués communautaires, issus des EPCI membres, siègent au syndicat mixte.

Ce territoire accueille 377 645 habitants (population légale, RGP 2006), soit 36,5% de la

population du département de la Moselle, et couvre 113 633 ha.

L'ambition d'exercer pleinement leurs compétences en matière de développement et d'aménagement a conduit plusieurs EPCI, membres du Syndicat Mixte du SCoTAM, à engager l'élaboration d'un projet de territoire : la Communauté de Communes du Pays Orne-Moselle (approbation en 2005), la Communauté de Communes de Rémyilly et Environs (2006)<sup>3</sup>, la Communauté de Communes du Pays de Pange (2007), la Communauté de Communes du Val Saint-Pierre, conjointement avec les communautés de communes du Vernois et d'Accueil de l'Aéroport Régional de Lorraine en 2007.

En 2001, la Communauté de Communes de Maizières-lès-Metz avait élaboré « un schéma de cohérence et de développement du territoire ». Dans une logique de contractualisation avec l'Etat pour la période 2000/2006, la Communauté d'Agglomération de Metz-Métropole avait approuvé son projet d'agglomération en 2004 et engagé en 2008 la procédure d'élaboration d'un nouveau projet d'agglomération fondé sur le développement durable et le développement économique.

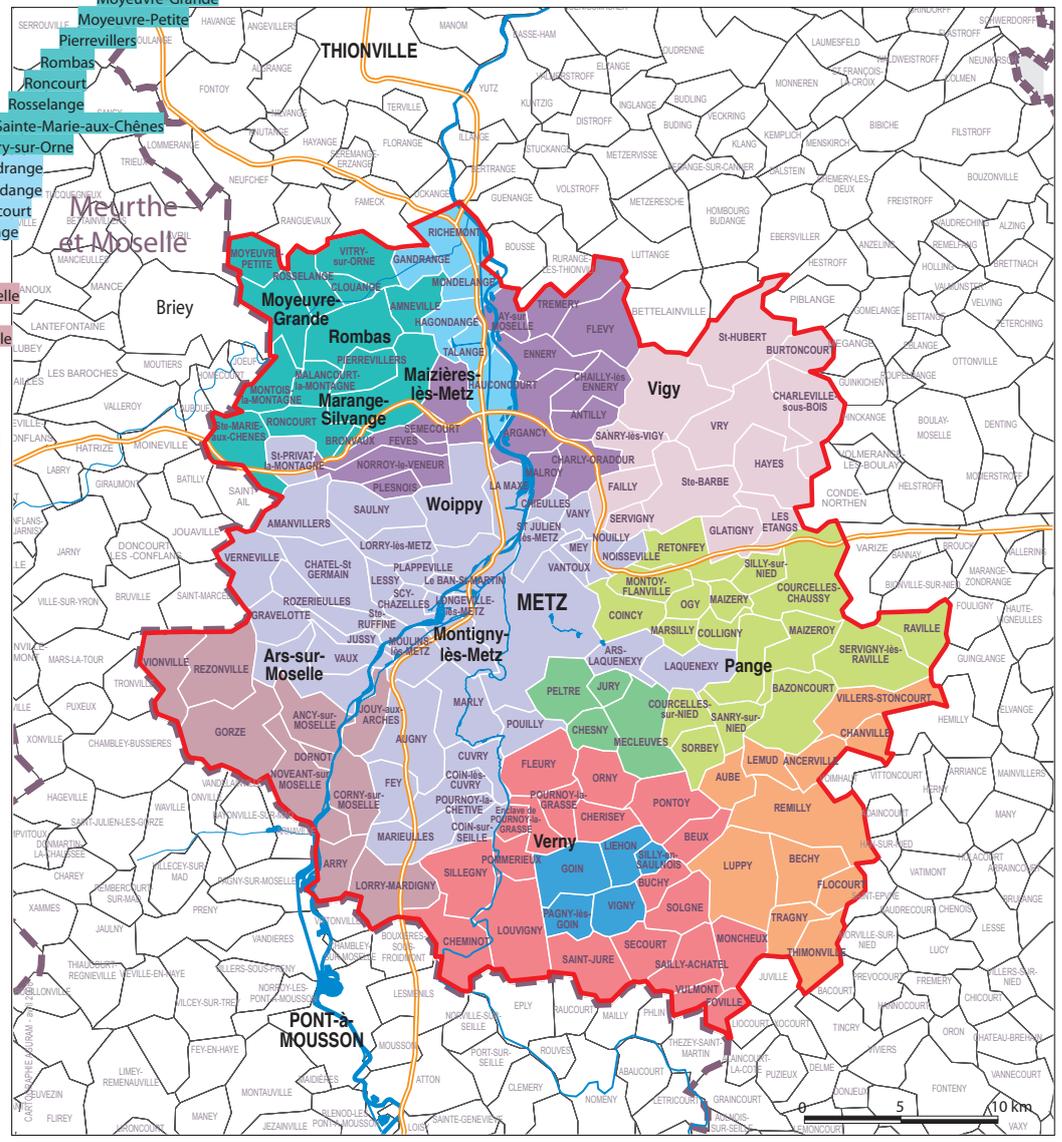
Les territoires limitrophes du SCoTAM sont pour la plupart structurés en SCoT, leur superficie est diverse, selon les réalités de

<sup>1</sup> Définie par l'INSEE, l'aire urbaine est constituée d'un pôle urbain entouré d'une couronne périurbaine. Le pôle urbain est une agglomération où l'on dénombre au moins 5 000 emplois. Les communes dans lesquelles 40% au moins des actifs occupés travaillent dans le pôle urbain ou dans l'une des communes de sa zone d'attraction forment la couronne périurbaine.

<sup>2</sup> L'unité urbaine de Metz, appelée communément agglomération, est définie par l'INSEE comme un ensemble formé d'une ou plusieurs communes qui présentent entre elles une continuité de construction (moins de 200 m de distance) et qui comptent au moins 2 000 habitants. L'unité urbaine de Metz est constituée de 47 communes, dont 5 situées en Meurthe-et-Moselle, avec une population de 323 000 habitants en 2006.

<sup>3</sup> Les communautés de communes du Pays de Pange et de Rémyilly et Environs sont nées à la suite du diagnostic de territoire à l'échelle du canton de Pange en 2002/2003.

Les EPCI et les communes membres



- CC du Pays Orne-Moselle
- CC de Maizières-lès-Metz
- CC du Sillon Mosellan
- CA de Metz-Métropole
- CC du Val de Moselle
- CC du Haut Chemin
- CC du Pays de Pange
- CC du Val Saint-Pierre
- CC du Vernois
- CC d'accueil de l'Aéroport Régional de Lorraine
- CC de Rémilly

Périmètre du syndicat mixte du SCoT de l'agglomération messine arrêté par le préfet

- Amanvillers
- Ars-Laquenexy
- Ars-sur-Moselle
- Augny
- Le Ban-Saint-Martin
- Châtel-Saint-Germain
- Chieulles
- Coin-lès-Cuvry
- Coin-sur-Seille
- Cuvry
- Féy
- Gravelotte
- Jussy
- Laquenexy
- Lessy
- Longeville-lès-Metz
- Lorry-lès-Metz
- Marieulles
- Marly
- La Maxe
- Metz
- Mey
- Montigny-lès-Metz
- Moullins-lès-Metz
- Noisseville
- Nouilly
- Plappeville
- Pouilly
- Pourmy-la-Chétive
- Rozérieulles
- Metz
- Saint-Julien-lès-Metz
- Saint-Privat-la-Montagne
- Sainte-Ruffine
- Saulny
- Scy-Chazelles
- Vantoux
- Vany
- Vaux
- Vernéville
- Jury
- Mécleuves
- Peltre
- Beux
- Buchy
- Cheminot
- Chérisey
- Fleury
- Foville
- Louvigny
- Orny
- Pommérieux
- Pontoy
- Pournoy-la-Grasse
- Sailly-Achâtel
- Saint-Jure
- Secourt
- Sillegny
- Solgne
- Verny
- Vulmont
- Ancerville
- Aube
- Béchy
- Chanville
- Flocourt
- Lemud
- Luppy
- Rémilly
- Thimonville
- Tragny
- Villers-Stoncourt
- Burtoncourt
- Charleville-sous-Bois
- Les Étang
- Failly
- Glatigny
- Hayes
- Sainte-Barbe
- Saint-Hubert
- Sanry-lès-Vigy
- Servigny-lès-Sainte-Barbe
- Vigy
- Vry
- Bazoncourt
- Coigny
- Colligny
- Courcelles-Chaussy
- Courcelles-sur-Nied
- Maizeroy
- Maizeroy
- Marsilly

fonctionnement. La proximité physique de ces territoires, leur histoire commune, l'interconnexion des bassins de vie, un positionnement européen spécifique et les liens économiques, conduisent à mener certaines réflexions à l'échelle régionale ou des inter-SCoTs.

Les dispositions amenées par la réforme des collectivités territoriales en cours d'élaboration pourraient modifier profondément

ce paysage administratif, dans le sens d'une simplification du fonctionnement des différents niveaux d'administration. Les « métropoles » préconisées par le rapport Balladur pourraient ainsi provoquer des changements dans les modes de gestion et d'administration du territoire. Il n'est pas exclu que cette forme nouvelle de coopération intercommunale puisse s'appliquer aux villes de la conurbation metz-Thionville

## Le SCoTAM, un territoire ancré dans les zones denses européennes

Situé au cœur économique de la Lorraine, le territoire du SCoTAM occupe une position intéressante, proche de trois pays européens, l'Allemagne, la Belgique et le Luxembourg, où travaillent chaque jour 84 000 frontaliers lorrains. Il jouxte « la dorsale européenne <sup>1</sup> », peuplée de 70 millions d'habitants, où la production de richesses et les flux sont les plus importants en Europe.

Il est traversé par de grands axes de transport, de voyageurs et de fret et dispose d'un réseau d'infrastructures diversifié et complet, deux autoroutes, TGV est-européen, un aéroport régional, et la Moselle canalisée qui offre un accès direct aux grands ports de la Mer du Nord.

Le territoire du SCoTAM se compose de quatre grandes entités géographiques et paysagères.

A l'ouest, la partie mosellane du Pays Haut ou revers de plateau est un vaste territoire de champs ouverts, au relief peu marqué mais creusé de nombreux vallons. Le Pays Haut se termine à l'est par un front de côte boisé qui surplombe la vallée de la Moselle et compose

une structure paysagère forte, emblématique du territoire du SCoTAM.

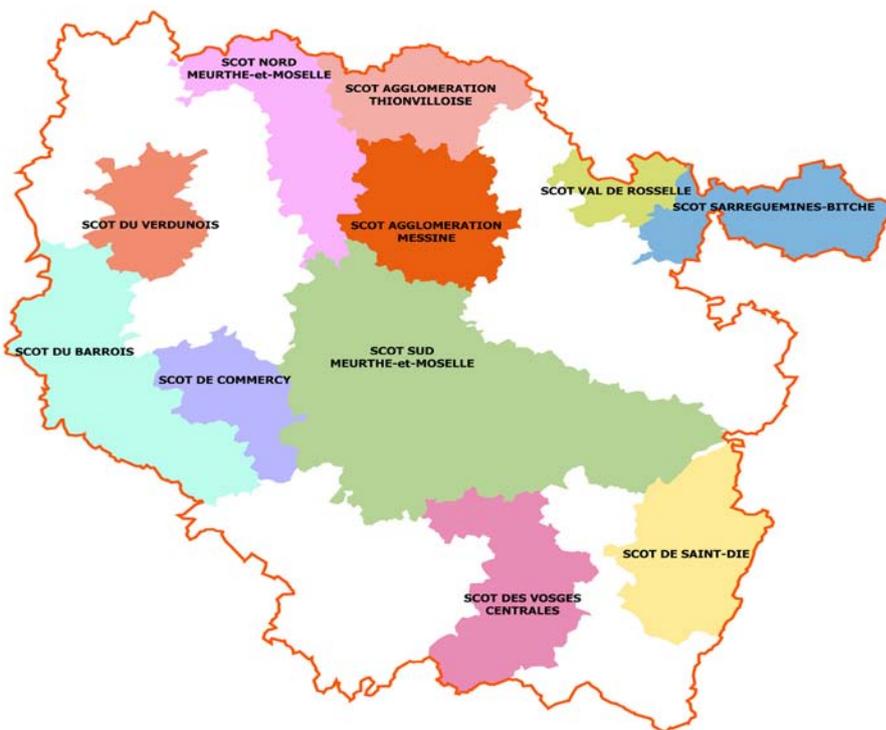
La vallée de l'Orne entaille le Pays Haut. Berceau des anciennes activités minières et sidérurgiques, c'est une vallée étroite, aux versants très boisés, formant un long ruban urbanisé.

La vallée de la Moselle est l'axe structurant du territoire, où se concentre principalement l'urbanisation. Traditionnellement vouée à la circulation des personnes et des marchandises, elle a vu son rôle conforté par les infrastructures modernes de transport et a été le territoire privilégié d'implantation, en rive gauche, des activités industrielles et commerciales. La vallée de la Moselle montre aujourd'hui un tissu urbain quasi continu au cœur du SCoTAM voire au delà jusqu'à Thionville.

A l'est du SCoTAM, le plateau lorrain est un plateau ondulé, parcouru de vallées ouvertes. Relativement à l'écart des grands axes de développement, il s'agit d'un territoire essentiellement agricole, à dominante céréalière, et forestier.

<sup>1</sup> La dorsale européenne, ou mégapole européenne, est un couloir fortement urbanisé qui s'étend de Londres à Milan en passant par le Bénélux, la Ruhr et la vallée du Rhin.

■ Les SCoTs en Lorraine



cartographie AGURAM - octobre 2009



Le Pays Haut



La vallée de la Moselle



La vallée de l'Orne

## Un grand défi démographique à relever

### Une croissance démographique qui s'essouffle

#### L'évolution depuis 1999

La population du SCoTAM augmente, passant de 362.800 habitants en 1999 à 370.400 en 2006. Cette croissance se fait pour une bonne part dans les zones péri-urbaines de l'agglomération. La population de Metz-Métropole, qui progressait régulièrement depuis le début des années 60, a eu tendance à se stabiliser au tournant des années 2000 : elle est passée de 220.000 habitants en 1999 à 222.750 en 2006, soit une progression de 2.750 habitants contre 9.000 entre 1990 et 1999. Les intercommunalités du nord du SCoT, après avoir perdu beaucoup d'habitants à la suite des restructurations industrielles, commencent toutefois à retrouver une dynamique plus favorable.

#### Prévisions pour 2025

Si les tendances actuelles se maintiennent, la population du SCoT devrait se stabiliser vers 2015-2020 pour décroître ensuite. Seuls les secteurs péri-urbains (la couronne est et sud du SCoT) devraient encore enregistrer une croissance démographique.

Même si la population plafonne dans les années à venir entre 370.000 et 375.000 habitants, le nombre de ménages continuera d'augmenter, du fait de la décohabitation, la réduction du nombre de personnes par logement. Les projections démographiques estiment à 1300 par an l'accroissement du nom-

bre de ménages pour l'ensemble du SCoT entre 2000 et 2015. Au-delà, l'augmentation devrait se ralentir pour plafonner vers 2025, avec une demande globale de logements en diminution.

#### Un vieillissement accéléré de la population

C'est au niveau de la structure de la population par classe d'âge que les changements seront les plus lourds de conséquences (voir graphique ci-dessus). La population de 75 ans ou plus devrait doubler d'ici à 2025 : de 18 500 en 1999 à 37 700 en 2025. A titre d'illustration, cela représente un total de 4100 places d'hébergements médicalisées supplémentaires pour le territoire du SCoTAM selon les taux d'équipements actuels.

La population en âge de fréquenter l'école primaire (6 - 10 ans) devrait diminuer de 17% au cours de cette même période : de 23 600 enfants en 1999 à 19 500 en 2025, soit l'équivalent de 200 classes primaires. La baisse serait de même ampleur pour les collèges, avec 2 800 élèves en moins à l'horizon 2025. Ce sont peut-être l'équivalent de trois collèges qui pourraient être fermés.

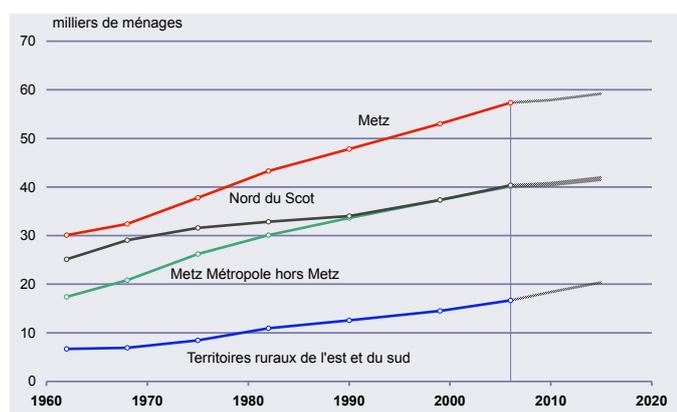
La population active devrait diminuer d'environ 10%, autre conséquence du vieillissement de la population. On peut même envisager une pénurie de main d'œuvre dans certains secteurs, surtout si le Luxembourg capte une partie importante des personnes qualifiées.

Note : les données issues des enquêtes annuelles de recensement sont datées du 1er janvier 2006 (date moyenne pour les 5 enquêtes déjà réalisées de 2004 à 2008)

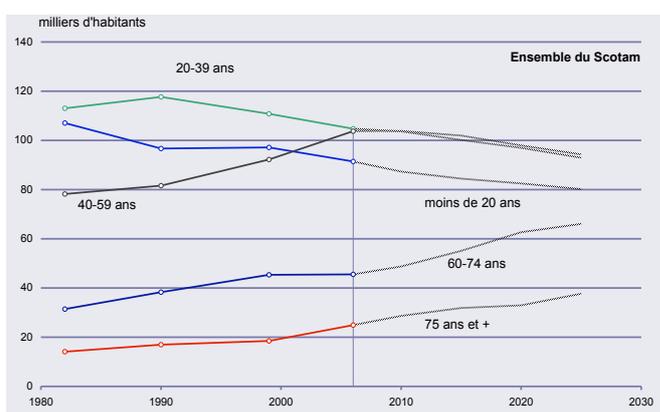
Nord du Scot : CC de Maizières-lès-Metz, Pays Orne-Moselle, Sillon moselan

Territoires ruraux de l'est et du sud du SCoTAM : CC du Haut Chemin, Pays de Pange, Val St Pierre, Rémillly, Vernois, Aéroport de Lorraine, Val de Moselle

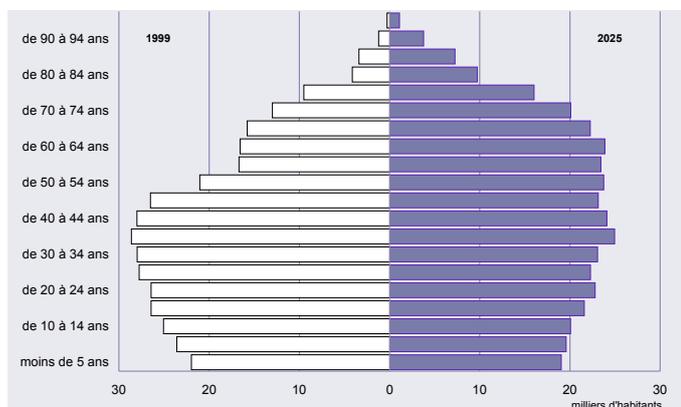
► Evolution de la population du SCoTAM par secteur géographique



► Evolution de la population du SCoTAM par grande classe d'âge



## ► Evolution de la pyramide des âges dans le SCoTAM entre 1999 et 2025



### Des tendances similaires au niveau national, avec de fortes disparités régionales

Selon les projections réalisées par l'Insee<sup>2</sup>, la France métropolitaine devrait compter 67,2 millions d'habitants en 2030, soit 10,7 % de plus qu'en 2005. Toutefois, de fortes disparités distingueront les régions méridionales et occidentales toujours en croissance, d'autres où la population va diminuer.

Le Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées et Provence-Alpes-Côte d'Azur resteront les régions à plus forte croissance démographique, avec Rhône-Alpes, les Pays de la Loire et l'Aquitaine. À l'inverse, huit régions vont amorcer une phase de décroissance avant 2030. Champagne-Ardenne, déjà dans cette situation en 2005, pourrait être rejointe par la Lorraine vers 2010, la Bourgogne et l'Auvergne vers 2015, puis le Nord-Pas-de-Calais vers 2020.

Le solde naturel va diminuer dans toutes les régions, les décès dépassant même les naissances dans certaines d'entre elles. Alors que deux régions seulement étaient en déficit naturel en 2005 (Limousin et Auvergne), onze devraient l'être en 2030. La Corse, Poitou-Charentes, la Bourgogne et l'Aquitaine seront dans cette situation vers 2010, la Champagne-Ardenne, le Centre, la Basse-Normandie, la Lorraine et la Bretagne autour de 2020.

En France métropolitaine, le nombre de personnes de 60 ans et plus va progresser de 56 % : 19,7 millions en 2030, contre 12,6 millions en 2005. C'est en Languedoc-Roussillon (+ 73 %), en Alsace (+ 71 %) et en Pays de la Loire (+ 69 %) que la croissance sera la plus forte.

Les personnes de 80 ans et plus constitueront aussi une part croissante de la population métropolitaine en 2030. En progression de 75 %, leur nombre dépasserait 4,8 millions. Le Limousin gardera le taux le plus élevé de France métropolitaine (9,5 %), devant la Bourgogne et l'Auvergne (plus de 9 %). Cependant, c'est en Alsace et en Rhône-Alpes que les effectifs vont progresser le plus : le nombre de personnes de 80 ans et plus va presque doubler par rapport à 2005.

Avec un peu plus de 15 millions d'individus, le nombre des personnes de moins de 20 ans devrait rester stable sur la période 2005-2030. Les 20-59 ans, avec des effectifs en légère baisse (2 %), passeront de 32,9 à 32,3 millions.

Ces inflexions seront plus marquées dans certaines régions. Pour la tranche d'âge de 20 à 59 ans, qui contient l'essentiel des ressources en main-d'œuvre, la baisse projetée des effectifs atteindrait 15 % en Auvergne, Bourgogne et Lorraine, et 18 % en Champagne-Ardenne. Pour les moins de 20 ans, le recul serait de 15 % en Bourgogne, 17 % en Lorraine et 20 % en Champagne-Ardenne.

### Moselle et Lorraine, des destins liés

- Lorraine : 2.271.900 habitants en 2030 (2.335.800 en 2006, soit -63.900 habitants)
- Moselle : 1.017.000 habitants en 2030 (1.036.800 en 2006, soit -19.800 habitants)

À l'horizon 2030, la Lorraine devrait compter 2,27 millions d'habitants, contre 2,34 en 2006. La population estimée de la Moselle à la même échéance se situe dans une fourchette allant de 991.000 à 1.044.000 habitants, avec une valeur centrale de 1.017.000 habitants. Les valeurs hautes et basses correspondent à des variantes plus ou moins favorables d'évolution de la fécondité.

Dans cette simulation, la part des personnes de 60 ans et plus en Moselle passera de 23,3% en 2006 à 30,6% en 2030. Celle des moins de 20 ans, de 24,2% à 20,9%.

<sup>2</sup> Voir INSEE Première n°1111, décembre 2006 : Projections régionales de population à l'horizon 2030. Les commentaires sont tirés de cette étude.

### Enjeux pour l'avenir

Le scénario qui est présenté ici n'est pas le plus favorable que l'on puisse imaginer pour la région messine. Mais il est vraisemblable que si l'on ne parvient pas à infléchir le cours des événements, l'évolution se fera sur ce modèle, plus ou moins amplifié ou amoindri. Il faut donc réussir à attirer davantage de nouveaux habitants, et pour cela créer de nouveaux emplois, faute de quoi la Lorraine du nord risque de devenir une simple ban-

lieue résidentielle du Luxembourg et son réservoir de main d'œuvre (de plus en plus âgée).

Le vieillissement de la population aura aussi des conséquences importantes dans les 15 ou 20 prochaines années : création de structures d'accueil pour les personnes âgées dépendantes, fermeture d'établissements d'enseignement, réorganisation des coopérations intercommunales pour la gestion des écoles, baisse de la population active, etc.

## Prospective démographique dans le SCoTAM

### Comment aboutir à des scénarios d'évolution de la population ?

Les projections démographiques, comme celles qu'a réalisées l'Insee en 2007 sur le territoire du SCoTAM, s'appuient sur un certain nombre d'hypothèses qu'il n'est pas inutile d'explicitier.

#### Mouvement naturel

Dans le domaine de la démographie, il existe des tendances lourdes comme, par exemple, l'évolution des taux de mortalité par classe d'âge ou celle des taux de fécondité pour les femmes en âge d'avoir des enfants. Ces paramètres évoluent dans le temps, mais de façon lente et continue, et prévisible dans une certaine mesure (à moins d'une catastrophe naturelle ou industrielle). De plus, les effets de la natalité, par exemple sur l'évolution de la population active ou sur le renouvellement des générations, ne sont perceptibles qu'au bout de 20 ou 25 ans.

#### Mouvements migratoires

Il existe aussi des tendances moins prévisibles, et plus directement liées au contexte économique et social. C'est le cas notamment des flux de migration « définitive », c'est-à-dire des changements de résidence soit à l'intérieur du SCoT, soit en entrée et en sortie du SCoT. Sur ce périmètre, le solde migratoire est négatif depuis le milieu des années 70, c'est-à-dire que le nombre de départs est en permanence, depuis plus de trente ans, supérieur au nombre d'arrivées. Une hémorragie de population qui a bien sûr des effets importants sur la population

d'aujourd'hui, et qui en aura aussi sur la population future.

Un petit rappel historique permet de mieux comprendre cette situation. A la fin de la seconde guerre mondiale et jusqu'aux années 60, la Lorraine industrielle a reçu un afflux considérable de personnes venues chercher du travail dans ce que l'on appelait alors le « Texas lorrain » et qui était en plein redémarrage économique. Le baby-boom a été de ce fait plus fortement marqué dans les bassins industriels que dans d'autres régions. Mais lorsque les enfants du baby-boom ont atteint l'âge de la majorité, c'est la crise économique qui est arrivée, avec les suites que l'on connaît : pertes énormes d'emplois dans l'industrie, reconversion trop lente ou inexistante dans certains bassins, départ des actifs pour trouver un emploi ailleurs, etc. L'agglomération messine, même si elle n'a pas été directement impactée par la crise industrielle, en a quand même subi fortement le contre-coup.

Faute de pouvoir créer suffisamment d'emplois pour retenir les jeunes générations, et malgré l'apport substantiel du Luxembourg, le territoire du SCoT s'est installé durablement dans une situation de déficit migratoire chronique.

En revanche, le baby-boom a permis de maintenir un solde naturel positif pendant toutes ces années : le nombre de naissances est toujours resté supérieur au nombre de décès. C'est d'ailleurs la natalité qui a porté pendant longtemps le dynamisme démo-

graphique de la Lorraine. Mais c'est à l'autre bout de la pyramide des âges que se produisent les changements, avec une explosion de la population très âgée : les habitants arrivés dans les années d'après guerre sont maintenant pour la plupart âgés de plus de 70 ans.

### Comment évaluer les mutations économiques à venir ?

Les projections réalisées en 2007 ne prenaient bien sûr pas en compte, la crise économique mondiale, pas plus que le programme de « restructurations » militaires lancé par le gouvernement en 2008, qui pourrait se traduire par le départ de 4 ou 5000 personnels militaires et civils. Le résultat des projections, jugé déjà très alarmant par les élus locaux, pourrait bien apparaître comme très optimiste dans les années à venir.

Est-il possible d'intégrer dans le modèle prévisionnel utilisé par l'Insee des éléments sur la situation économique future ? C'est l'une des questions auxquelles il va falloir répondre.

Autre point à prendre en considération dans les projections démographiques : quelle sera la répartition spatiale des logements ? Où les ménages vont-ils s'installer préférentiellement dans les années à venir ? Dans les zones péri-urbaines, ou dans les secteurs denses des agglomérations ? Si cette question est sans effet pour les prévisions à l'échelle du SCoT, elle est importante pour les prévisions sur le territoire de l'agglomération messine ou les autres secteurs définis à l'intérieur du SCoTAM.

### Hypothèses utilisées dans la projection de 2007

La projection de 2007 s'est faite en deux temps : d'abord, la population de 1999 a été projetée année par année jusqu'en 2005, puis le résultat a été comparé à la population de 2005 estimée à partir des recensements de 2004, 2005 et 2006. La projection a été faite avec les hypothèses suivantes :

- natalité et mortalité : les taux de fécondité sont supposés constants sur la période 1999-2005 ; les quotients de mortalité évoluent parallèlement à la tendance nationale.

- taux de migration définitive (quotient de migration nette) : reproduction des taux constatés au cours de la période 1990-1999.

Cette première projection a donné un résultat légèrement supérieur à la population de 2005 (370 600 habitants contre 369 400 au recensement, soit un écart de 0,3%). Pour ajuster la projection, l'Insee a choisi d'augmenter légèrement les quotients migratoires, dans la mesure où les composantes fécondité et mortalité avaient, semble-t-il, peu d'influence sur la population totale.

La projection définitive a été faite ensuite avec les hypothèses définies précédemment pour l'ensemble du SCoTAM. Des projections ont été faites aussi sur les territoires de la ville de Metz, la CA de Metz Métropole et le secteur nord du SCoT, c'est-à-dire l'ensemble formé par les CC de Maizières-lès-Metz, du Pays Orne-Moselle et du Sillon Mosellan (une population d'au moins 50.000 habitants est nécessaire pour utiliser le modèle de projection démographique).

L'hypothèse faite pour ces sous-secteurs du SCoT consistait à répartir les nouveaux logements à 50% dans les secteurs est et sud, et 50% dans l'agglomération Metz Métropole et le secteur nord. C'est-à-dire que l'accroissement du nombre de ménages se partageait pour moitié entre secteurs denses du SCoT et secteurs péri-urbains.

### Quelles hypothèses pour des scénarios contrastés ?

Il ne semble pas nécessaire de modifier les hypothèses concernant le mouvement naturel. A l'échelle du SCoT, tout tient en fait dans le niveau des flux migratoires.

Le modèle Omphale<sup>3</sup> utilisé par l'Insee ne prévoit pas a priori l'intégration d'événements ponctuels comme le transfert d'un régiment, ou la fermeture d'un site d'activité. Il va donc falloir transformer ces événements en nombre de personnes touchées, directement et indirectement (les salariés et les familles), et ce nombre de personnes en nombre de migrants. Il n'y a en effet pas de raison de supposer que toutes les personnes touchées par des restructurations vont

<sup>3</sup> Omphale est l'abréviation d'Outil Méthodologique de Projection d'Habitants d'Actifs de Logements et d'Elèves. Il consiste à simuler l'évolution des effectifs par sexe et par âge de la population d'une zone à partir de trois composantes : la natalité, la mortalité et les migrations

quitter la région messine. Même chose dans l'autre sens pour les emplois transférés d'Ile de France.

Si l'on peut évaluer grossièrement l'impact du plan de restructurations militaires, comment prévoir ce qui va se passer dans le domaine économique d'ici 2025-2030 ? Faut-il anticiper sur la délocalisation des usines PSA ou l'arrêt définitif de la sidérurgie ? Faut-il au contraire miser sur un développement économique qui permettrait de maintenir la population et de faire venir des actifs de l'extérieur ? Et sur quelles activités pourrait-on fonder cette croissance future ? Comment enfin quantifier l'attraction économique du Luxembourg et son évolution sur une vingtaine d'années ?

La réponse à ces questions permettra de produire des scénarios contrastés d'évolution démographique.

**Les perspectives démographiques et économiques sur le territoire du SCoT ne sont pas très favorables à l'horizon 2020-2025. Recul démographique et vieillissement de la population, pertes d'emplois, fermetures d'entreprises... des facteurs qui pourraient entraîner le territoire vers une forme de déclin.**

**Le SCoTAM dispose toutefois d'atouts incontestables en matière de cadre de vie et d'environnement, qui méritent d'être valorisés pour être reconnus à leur juste valeur. Ce travail de valorisation doit porter sur ses espaces naturels, la reconquête de ses friches industrielles, militaires et autres, le développement du tourisme vers son patrimoine et ses équipements culturels. Soumis dans le domaine économique à une forte concurrence de la part des régions et pays voisins (Ile de France, Alsace, Luxembourg...), beaucoup plus attractifs, le SCoTAM ne pourra renverser la tendance qu'en fédérant les énergies autour d'un projet commun de redynamisation du territoire, centré sur l'attractivité, la création d'emplois pariant sur les filières liées à l'économie verte, les économies d'énergie et une gestion raisonnée de l'espace.**



# SCoTAM

## Diagnostic



### **I**

#### **L'ORGANISATION DU TERRITOIRE**

### **II**

#### **LES MODALITÉS DU DÉVELOPPEMENT URBAIN**

### **III**

#### **L'ATTRACTIVITÉ ET LE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE**



# L'ORGANISATION DU TERRITOIRE

## 1 Une métropole nord lorraine ancrée dans les zones denses européennes

- 1 ■ Une position stratégique aux portes de trois pays européens
- 2 ■ Un axe majeur de flux ouverts vers l'extérieur
- 3 ■ La constitution d'une conurbation nord lorraine

## 2 La vallée de la Moselle structure le territoire

- 1 ■ Une armature urbaine et l'organisation du territoire déterminés par le cadre naturel
- 2 ■ Des infrastructures de transport performantes profitant essentiellement à l'automobile
- 3 ■ Des nouvelles centralités développées principalement au niveau des nœuds de circulation

## 3 Une agglomération développée au cœur d'un vaste espace d'intérêt agricole

- 1 ■ L'agriculture : un rôle important sur le territoire
- 2 ■ L'espace agricole : le principal réservoir foncier du développement urbain
- 3 ■ Les mutations économiques actuelles : de nouvelles opportunités pour le redéploiement urbain

**Synthèse des enjeux et des axes de réflexion relevant du SCoT en ce qui concerne l'organisation du territoire**

# Une métropole nord lorraine ancrée dans les zones denses européennes

## 1/ Une position stratégique aux portes de trois pays européens

### Ouvert sur l'Europe, le positionnement de l'agglomération messine demeure stratégique

Développé à partir du couloir de passage de l'axe Mosellan, dans la zone de mouvance frontalière nord lorraine, le territoire du SCoTAM reste marqué par l'importance militaire historique de la place stratégique de Metz, ce dont témoigne la subsistance de nombreux ouvrages militaires fortifiés. Les fluctuations des limites du département de la Moselle depuis sa création en 1790 ne sont pas étrangères au regard que porte aujourd'hui le territoire du SCoTAM sur les régions transfrontalières proches, comme sur le nord de l'actuel département de Meurthe et Moselle.

Aujourd'hui, dans un espace européen ouvert, les limites s'effacent pour des milliers de travailleurs transfrontaliers et le positionnement de l'agglomération se trouve associé à la grande dorsale européenne de croissance de Londres à Milan. Cette nouvelle perspective constitue un véritable atout pour le développement économique et culturel de toute la région. En raison de son histoire et de sa situation à un carrefour majeur d'échanges et de flux, le territoire du SCoTAM devrait être à même de bénéficier pleinement de cette nouvelle position stratégique.

### Un positionnement favorable au développement des échanges économiques

Proche du Grand Duché du Luxembourg, de la Belgique et de l'Allemagne, le territoire du SCoTAM partage avec la plupart

### ■ Dorsale européenne de croissance



<sup>1</sup> Source IGSS, mars 2008, 10766 transfrontaliers vers le Luxembourg.

<sup>2</sup> 7800€/an dépensés au Luxembourg par salarié transfrontalier (2003 – chiffre STATEC).

<sup>3</sup> Organisation d'Etudes d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Nancy, Metz, Thionville.

I  
**ORGANISATION  
DU TERRITOIRE**

1 Une métropole nord lorraine ancrée dans les zones denses européennes

des régions voisines un passé industriel commun. Il a connu le même essor, suivi d'un déclin comparable.

Actuellement, ce sont les échanges économiques qui constituent la première caractéristique de cette ouverture à l'international. Dans l'agglomération messine, 70% des investissements sont réalisés par des sociétés détenues par des capitaux étrangers. Mais, progressivement, toute la Lorraine du nord constitue un vivier de main-d'œuvre pour le Grand Duché de Luxembourg qui désormais rayonne sur un espace de vie de 11,5 millions d'habitants : on compte environ 11 000 travailleurs transfrontaliers<sup>1</sup> parmi les habitants du SCoTAM. Ces échanges ont également un impact important sur la consommation ; on sait par exemple que les transfrontaliers dépensent en moyenne 7800€ par année<sup>2</sup> au Luxembourg.

**Des initiatives publiques se structurent pour mieux organiser la coopération transfrontalière**

Afin de renforcer, soutenir et tirer parti de ces proximités physiques et des liens économiques qui en découlent, les collectivités s'associent à différentes échelles, pour développer de nouvelles synergies.

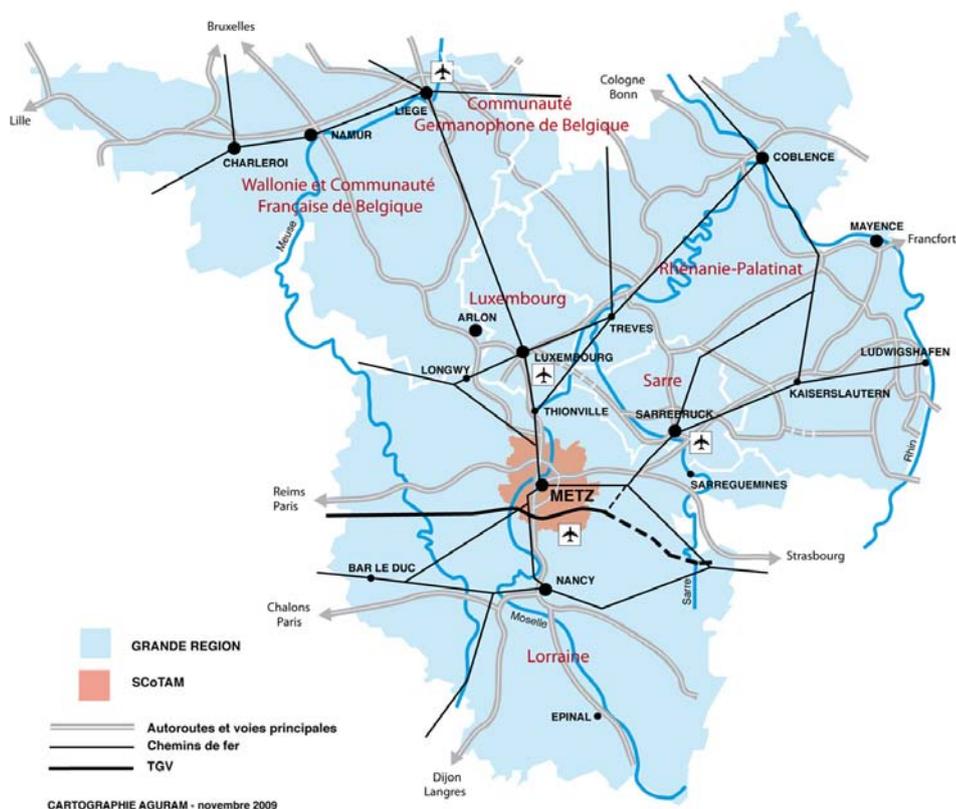
**La Grande Région** regroupe les territoires de Sarre, de la Lorraine, du Luxembourg (Saar-Lor-Lux), de la Rhénanie-Palatinat, de la Wallonie et de la communauté germanophone de Belgique. Elle compte 11,2 M d'habitants soit 3% de la population européenne et représente la même proportion en termes de PIB. Son action s'appuie sur l'importance des flux de travailleurs et de consommateurs transfrontaliers. On compte dans l'ensemble un mouvement d'environ 160 000 travailleurs frontaliers.

Le réseau de villes **LELA+**, créé en 2006, met en place une coopération transfrontalière entre Luxembourg, Esch-sur-Alzette, Longwy et Arlon, rejointes en 2007 par Metz et Thionville. Il a pour vocation de

cumuler les compétences et les potentiels économiques, culturels et touristiques de ces villes au profit de leurs citoyens et de leurs entreprises. Il définit des positions communes concernant les aspects transfrontaliers, afin qu'elles puissent être prises en compte dans les dispositions retenues au niveau national de chacun des trois pays.

Créé en 2000, **le Quattropole** quant à lui, institue une coopération entre Luxembourg, Metz, Sarrebruck et Trèves. Il est à l'origine de la création de Quattronet, une boucle de communication à haut débit.

■ La Grande Région



Constat rétrospectif et situation actuelle

I  
ORGANISATION  
DU TERRITOIRE

## 1 Une métropole nord lorraine ancrée dans les zones denses européennes

## L'agglomération messine est devenue une des principales composantes de la Métropole Lorraine

À la fin des années 60, l'OREAM<sup>3</sup> Lorraine avait déjà montré dans un livre blanc l'opportunité de développer les liens et les initiatives entre les agglomérations de Metz et de Nancy en vue de constituer puis de consolider une métropole lorraine appuyée sur ces pôles. Actée dans le Schéma d'Aménagement de la Métropole Lorraine, cette métropole s'appuyait au nord sur le concept d'une « agglomération étendue de Metz-Thionville » (OREAM Lorraine).

Aujourd'hui, la métropole Lorraine est une réalité du territoire. Les zones d'emplois de Thionville, Metz, Nancy et Epinal représentent 1,2 millions d'habitants et les seules structures intercommunales de Metz et Nancy en comptent 500 000. Elle représente 40 500 entreprises, 310 000 actifs, 65 000 étudiants, 22 000 emplois métropolitains supérieurs, et 42% des emplois privés de la région Lorraine.

Toutefois, malgré une polarisation croissante, caractéristique du fait métropolitain, les dynamiques économiques et démographiques sont faibles comparées à d'autres territoires, en particulier dans un contexte frontalier dynamique. Ainsi, entre 1999 et 2004, le Luxembourg a créé 16 000 emplois pour les lorrains tandis que la métropole n'en créait que 25 000 (source CES<sup>4</sup>). Ce constat illustre la nécessité de construire plus avant cette dynamique métropolitaine au service de l'ensemble de la Lorraine, afin d'optimiser le dynamisme et de mettre en cohérence les initiatives des agglomérations qui la structurent.

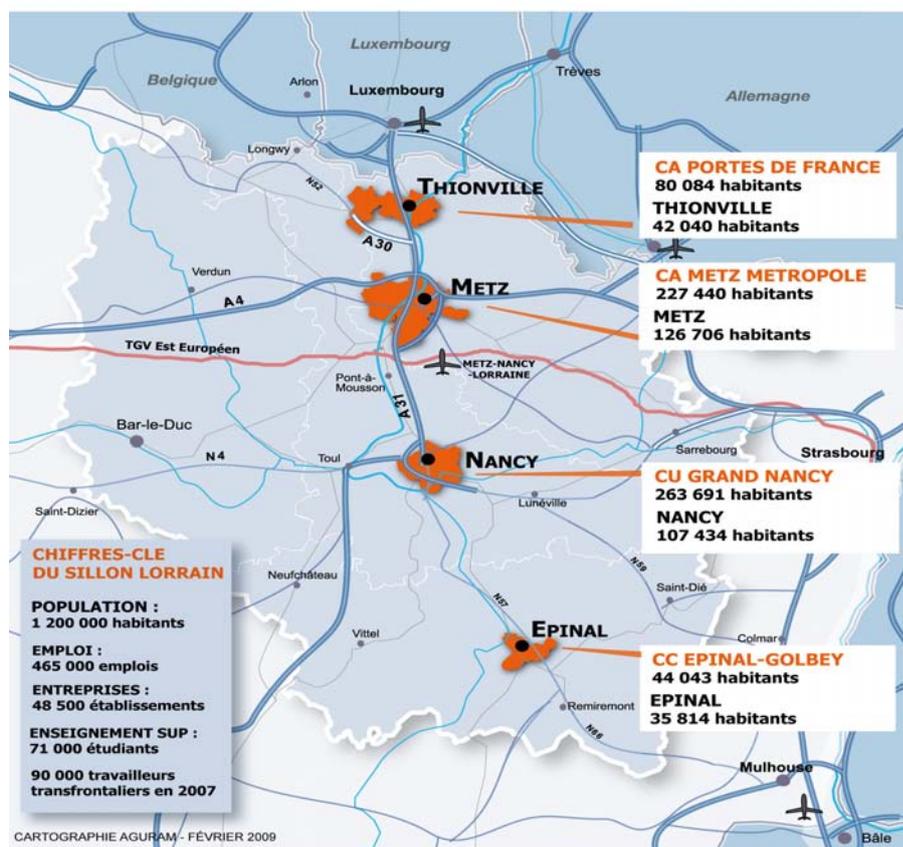
Dans ce contexte, le **réseau de villes du Sillon Lorrain** a engagé depuis 2005 une démarche métropolitaine de promotion

commune des agglomérations de Thionville, Metz, Nancy et Epinal. Le projet métropolitain du Sillon Lorrain a été reconnu par la DIACT, et la signature en 2007 d'un « contrat de projet » auquel est associée une ligne budgétaire spécifique, a constitué le premier aboutissement d'une dynamique en marche. Ses travaux portent principalement sur la culture, le tourisme, la santé, l'enseignement supérieur et la promotion économique. Ils ont notamment accompagné la création d'une université Lorraine qui verra le jour à l'horizon 2012 ainsi que les dynamiques hospitalo-universitaires métropolitaines (pôle de cardiologie nancéien, hôpitaux de Nancy et CHR Metz-Thionville, hôpital Robert Schuman).

<sup>3</sup> OREAM : Organisation d'Etudes d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Nancy, Metz, Thionville., créée en 1966 et mise en place par la loi d'orientation foncière de 1967.

<sup>4</sup> CES : Conseil Economique et Social

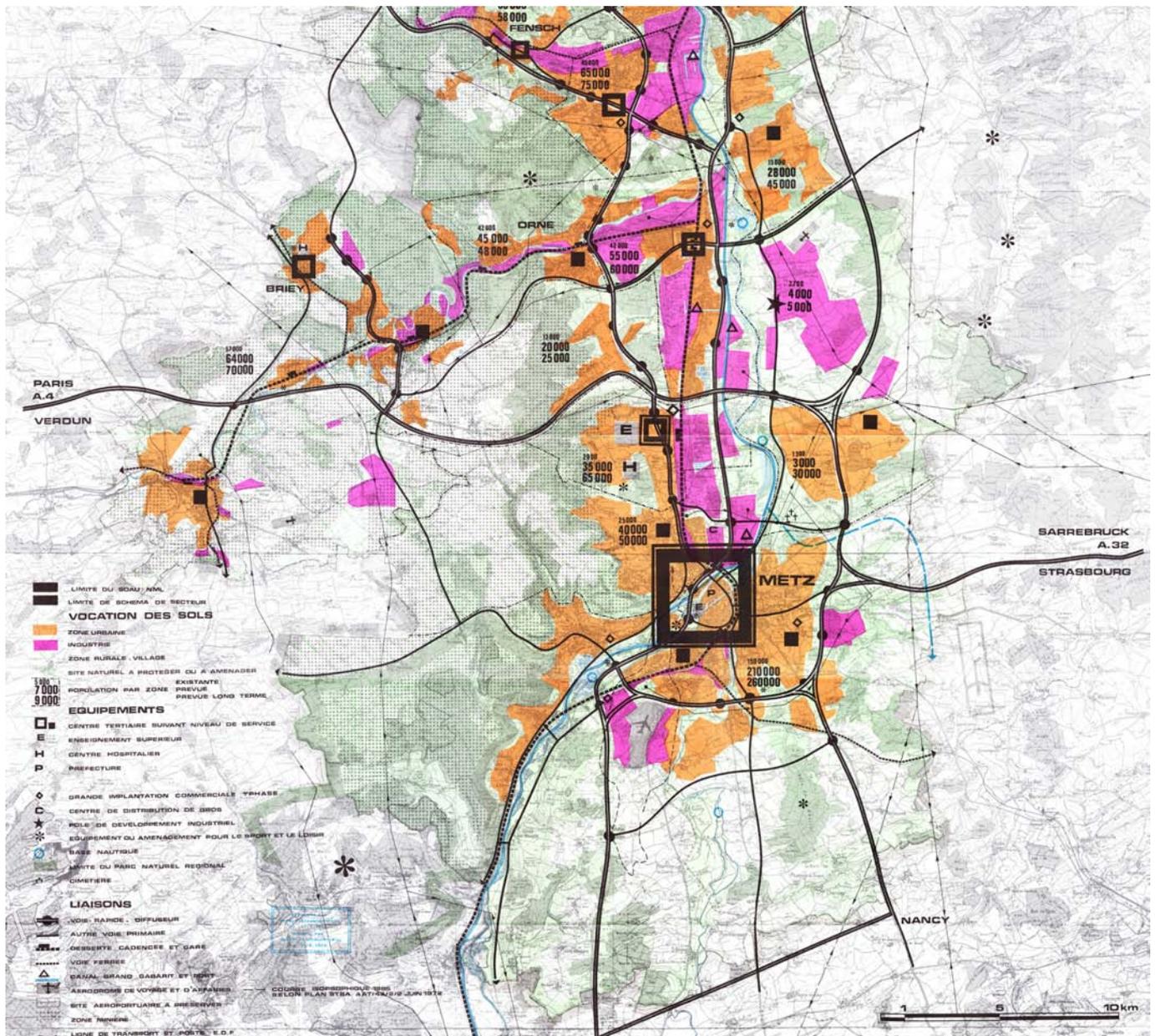
## ■ Le Sillon Lorrain



**I**  
**ORGANISATION  
DU TERRITOIRE**

**1** Une métropole nord lorraine ancrée dans les zones denses européennes

■ SDAU NML



Constat rétrospectif et situation actuelle



## 1 Une métropole nord lorraine ancrée dans les zones denses européennes

### Un fort développement du travail transfrontalier

A l'échelle de la grande région, l'emploi transfrontalier est en évolution constante, il représente aujourd'hui plus de 160 000 personnes contre 17 000 en 1985. Si les zones de Thionville et de Longwy concentrent la majorité des travailleurs frontaliers, un desserrement géographique au profit des zones d'emplois de Metz et de Briey est apparu depuis les années 2000.

L'impact de ce développement ne semble pas réellement remis en cause par la crise économique et il est mal connu dans le SCoTAM, mais l'évaluation des déplacements peut donner des indications. Ainsi, en 2007, plus de 177 000 voyages ont été comptabilisés sur la liaison TER entre Metz et Luxembourg, représentant 1342 usagers/ jour, en augmentation de 15,4% par rapport à 2006.



Belval au Luxembourg

### Demain, le territoire du SCOTAM pourrait s'inscrire dans la première métropole multipolaire créée en France

Les propositions récentes concernant la réforme des collectivités territoriales prônent l'émergence d'un statut particulier de « métropoles » pour donner une impulsion nouvelle aux grandes intercommunalités françaises. Les ambitions affichées pour aider le territoire français à maintenir sa compétitivité visent à réaliser des économies d'échelle et à créer des pôles urbains dynamiques et intégrés, dotés d'un fort rayonnement économique et culturel.

La métropole du Sillon Lorrain est dès à présent volontaire, sans attendre 2014, pour expérimenter une construction métropolitaine répondant aux grands enjeux de compétitivité du territoire national et permettant de porter, aux côtés des métropoles lilloise et strasbourgeoise, le développement du Nord Est de la France. Elle demande un droit à l'expérimentation,

permettant à terme la création de la première métropole multipolaire en France. La démarche s'inscrit dans l'esprit de la constitution d'un pôle métropolitain tel que prévu par l'article 7 du projet de loi de réforme des collectivités territoriales (au 16/12/09).

Le pôle métropolitain regroupe des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre formant un ensemble de plus de 450 000 habitants (dont l'un d'entre eux compte plus de 200 000 habitants). Il est constitué pour la mise en œuvre d'actions d'intérêt métropolitain en matière de développement économique, écologique, éducatif et universitaire, de promotion de l'innovation, d'aménagement de l'espace et de développement des infrastructures et des services de transport, afin d'améliorer la compétitivité et l'attractivité de son territoire. Le pôle métropolitain est soumis aux règles applicables aux syndicats mixtes.

Dans cette perspective, le Sillon Lorrain doit prendre des initiatives dès 2010, sur les grandes thématiques territoriales im-

pliant l'échelle métropolitaine. Cette ambition s'intègre tout à fait dans le Plan Grand Nord Est, car un réel rattrapage national est nécessaire.

### L'émergence d'une nouvelle polarité transfrontalière au niveau d'Esch-Belval

L'émergence d'une nouvelle polarité transfrontalière au niveau d'Esch-Belval avec la mise en place concomitante d'une Ecocité et d'une Opération d'Intérêt National aura nécessairement un impact sur le développement du territoire du SCoTAM. Une nouvelle agglomération dotée d'équipements de haut rang (salle de spectacles, université, commerces ...) peut remettre en cause l'attractivité du territoire du SCoTAM sur les secteurs de Thionville et Briey. Il y a donc lieu de réfléchir aux conditions dans lesquelles ce défi peut être transformé en une émulation et une coopération.

1 Une métropole nord lorraine ancrée  
dans les zones denses européennes**DISPOSITIONS RETENUES PAR L'ETAT  
DANS LE CADRE DU PLAN GRAND NORD  
EST -extraits-****Positionnement axe Nord-Sud : Mer du  
Nord – Méditerranée**

- Optimisation, aménagement des infrastructures routières existantes et réalisation de nouveaux tronçons, avec en priorité le «barreau» Toul-Dieulouard, le Contournement Ouest de Thionville ... et à plus long terme ... la section centrale de Dieulouard à l'A4 à l'est de Metz jusqu'à Thionville
- Plateforme multimodale Metz-Illange
- Projet de canal Saône – Moselle, débat public 2011-2012

**Transfrontalier**

- Belval : nouveau modèle de développement économique transfrontalier : statut d'Opération d'Intérêt National

**Coopération**

- Soutien à la mise en place de l'Université Lorraine : crédit supplémentaire de 20 M€ pour recherche et université abondant le Plan Campus (68 M€)
- Soutien au Sillon Lorrain

**Restructurations militaires**

- Cession des terrains militaires à l'euro symbolique avec une clause de retour à meilleure fortune, et dépollution préalable
- Contrat de Redynamisation des Sites de Défense à 30 M€ pour le site de Metz
- Centre national de l'INSEE transféré : 650 personnes
- Projet d'implantation de la formation universitaire sur la statistique

**Economie**

- pas de remise en cause du Pôle Matériaux
- Appui au projet de captation de CO2 sur Florange
- Création d'un nouveau pôle de compétitivité sur l'eau ou sur les éco-matériaux / éco-construction
- Smart électrique à Hambach : 90 M€ dont 13,5M€ d'aides publiques

**Le Sillon Lorrain adhère à la  
démarche « Métroborder »**

La démarche « Métroborder » a été initiée à la fin de l'année 2008 par la Grande Région et l'Union Européenne pour faciliter, en dehors de toute contrainte administrative ou politique, l'émergence de régions métropolitaines compétitives. Dans un premier temps l'objectif est d'assurer la visibilité de la Grande Région face à la concurrence grandissante des autres régions européennes, et de renforcer la cohésion interne du territoire, en particulier au niveau des franges frontalières. Une phase d'élaboration de projet de territoire interviendra ultérieurement. La Région Lorraine, les Départements lorrains et le Sillon Lorrain adhèrent à cette démarche.

**L'agglomération messine est  
intéressée par le plan Grand  
Nord-Est**

Le Plan Grand Nord Est a été lancé par l'Etat en 2008, concomitamment aux restructurations militaires, afin d'éviter un décrochage des régions du nord et de l'est par rapport aux autres régions françaises, mais aussi pour accroître leur compétitivité face aux territoires européens proches. Il met en place un nouvel espace commun de destinée et de développement et tente de définir des axes structurants pour offrir à ce grand territoire un développement durable, une plus grande cohérence, et un nouveau rayonnement.

A cet égard, la création d'une annexe du ministère des Affaires Etrangères à Metz, qui serait spécifiquement dédiée aux relations transfrontalières avec l'Allemagne, la Belgique et le Luxembourg est une hypothèse intéressante. Elle faciliterait une négociation d'Etat à Etat pour une meilleure répartition des richesses entre les territoires de part et d'autre des frontières, notamment par l'élaboration et la mise en place de conventions de compensations financières.

**La dépendance à la croissance  
luxembourgeoise constitue un  
facteur de risques dans tous les  
scénarios**

La récente crise financière et économique interroge sur la pérennité de la croissance luxembourgeoise à un rythme soutenu.

Par ailleurs, les perspectives démographiques au Grand Duché (700 000 habitants au rythme actuel à l'horizon 2050) posent de nombreuses questions en matière de formation, de logements, de transports publics et d'infrastructures de déplacements. Si certaines questions peuvent trouver des réponses dans les grands projets de développement mis en place actuellement par le Grand Duché, en particulier sur le site d'Esch-Belval, cette croissance pourrait avoir à faire face à plusieurs écueils. En premier lieu, celui d'une raréfaction de l'offre foncière tant pour le développement économique que pour l'accueil de nouveaux habitants. Mais aussi une incapacité à permettre l'accès de la main d'œuvre transfrontalière à son lieu de travail luxembourgeois. Ces difficultés pourraient même conduire à une limitation volontaire du rythme de croissance pour sauvegarder le cadre de vie et le fonctionnement urbain du pays, vis-à-vis des attentes des autochtones.

Ainsi, ce très fort développement luxembourgeois, qui constitue une concurrence déséquilibrée compte tenu des modalités dans lesquelles il s'opère, crée une incertitude quant aux possibilités de renouvellement économique dans tout le secteur nord lorrain jusqu'au territoire du SCoTAM, voire plus au sud.

# I ORGANISATION DU TERRITOIRE



## 1 Une métropole nord lorraine ancrée dans les zones denses européennes

## 2/ Un axe majeur de flux ouverts vers l'extérieur

### Situé sur un corridor essentiel aux échanges stratégiques en Europe

Axé sur la vallée de la Moselle et la liaison déjà empruntée par l'antique voie romaine de Lyon à Trèves, le territoire du SCoTAM profite d'une situation géographique privilégiée sur l'un des trois « Eurocorridors » terrestres identifiés par l'Union Européenne comme essentiels aux échanges stratégiques.

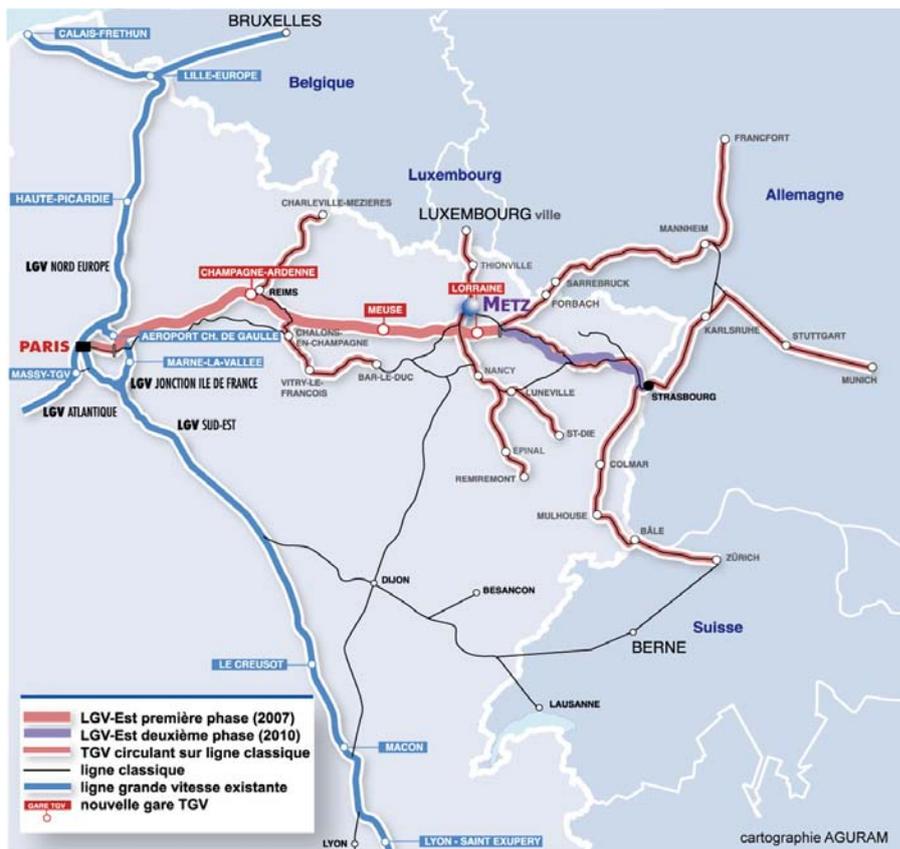
Ainsi, le territoire du SCoTAM est traversé par des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales de premier ordre lui permettant d'être parfaitement interconnecté et relié au continent européen :

### L'A31 constitue la colonne vertébrale des échanges

Axe majeur du sillon lorrain, l'A31 relie les Pays-Bas, l'Allemagne et la Belgique au Sud de la France et de l'Europe. Elle est aujourd'hui l'un des axes autoroutiers les plus chargés de France avec 93 000 véhicules/jour en 2007 au niveau de Maizières-lès-Metz (plus de 110 000 v/j en juin-juillet). Aujourd'hui, elle connaît des problèmes de circulation récurrents induits par l'accumulation de fonctions : fonction de desserte locale, fonction d'échanges, fonction de grands transits internationaux et nationaux.

Greffée sur l'A31, l'A30 prolongée par la RN52 permet de rejoindre Longwy, la Belgique et le nord de l'Europe. Cette liaison dont le gabarit autoroutier demande à être poursuivi, apparaît de plus en plus comme un axe alternatif à l'A31 pour le transit poids lourds et les échanges avec le Luxembourg et la Belgique. Le trafic tous véhicules reste toutefois modéré (20 000 véhicules/jour, tous véhicules confondus) et contraint (seulement 2 voies au nord de Longwy).

### TGV Est



### Au nord de Metz, l'A4 constitue avec l'A31 le principal carrefour autoroutier lorrain

Au Nord de Metz, l'A4, mise en service en 1976, relie Paris à Strasbourg. Cette autoroute, en grande partie payante, ne connaît pas de congestion particulière (une moyenne de 20 000 véhicules/jour au niveau de Sainte-Marie-aux-Chênes et 30 000 entre Metz et Saint-Avold).

### Une liaison TGV-Est en voie d'être complétée jusqu'à Strasbourg

L'arrivée du TGV-Est en 2007 a considérablement amélioré l'accessibilité de l'agglomération.



Embouteillage sur l'autoroute A31

<sup>1</sup> Metz compte 10 à 11 allers pour Paris par jour.

# 1 Une métropole nord lorraine ancrée dans les zones denses européennes

mération messine avec Paris et les grandes villes du territoire national. Le temps de parcours entre Paris et Metz est aujourd'hui de 82 min (contre 2h45 auparavant), de 65 min depuis la gare Lorraine TGV<sup>1</sup> et les temps de parcours en direction de Rennes, Lille, Bordeaux ont fortement diminué. En revanche le temps de parcours vers l'est et Strasbourg reste de 1h30 depuis la gare de Metz, la deuxième portion du TGV-Est n'étant pas encore réalisée.

L'axe ferroviaire du sillon lorrain permet aux rames TGV de relier Nancy au sud de la France. Vers le nord les liaisons se font en direction de Luxembourg et Bruxelles. Mais cet axe n'est aujourd'hui pas intégralement aménagé à grande vitesse.

## Sur un axe majeur de développement du fret ferroviaire et désormais du ferroutage

La part du fret ferroviaire en Lorraine demeure encore particulièrement importante puisqu'elle est de moitié plus élevée que la moyenne nationale (21% des tonnages nationaux). A Woippy, est implantée la plus importante gare de triage au niveau national. Mais cette ligne de fret n'est pas encore utilisée à son maximum de capacité.

Pour la première fois en France, un axe de ferroutage allant de Bettembourg (Luxembourg) à Perpignan-Le Boulou a été mis en service à la fin de l'année 2007, offrant de nouvelles possibilités logistiques au territoire du SCoTAM.

## Fluvial : le potentiel de la Moselle canalisée reste à développer

La présence de la Moselle, canalisée au grand gabarit en 1964 (chalands de 3000t jusqu'à Neuves-Maisons), place le SCoTAM sur l'un des plus importants réseaux fluviaux de France qui permet à la Lorraine d'avoir un accès direct avec les ports han-

séatiques (Anvers, Rotterdam,...) via le Rhin. Le trafic de la Moselle canalisée est de 10 millions de tonnes en 2006. Le SCoTAM ne compte pas moins de huit ports (économiques et de plaisance) implantés au bord de la Moselle, dont le Nouveau Port de Metz, le plus important (6<sup>ème</sup> position des ports fluviaux français et 1<sup>er</sup> port céréalier français).

Il n'existe pas de liaisons fluviales est-ouest.

## Metz-Nancy-Lorraine : un aéroport régional fortement concurrencé depuis l'arrivée du TGV Est

L'aéroport de Metz Nancy Lorraine est situé sur la limite sud du SCoTAM est un atout pour le territoire. Son activité (fret et passagers) a été toutefois fortement réduite depuis l'arrivée du TGV Est (fermeture de nombreuses destinations). De plus, cet aéroport souffre de la proximité de quatre aéroports majeurs : Luxembourg, Sarrebruck, Franckfort-Hahn (Zweibrücken) et Paris Charles de Gaulle.

## Des flux de déplacements confirmant la position de territoire ouvert vers l'extérieur en particulier vers le nord lorrain et le Luxembourg

Les flux domicile-travail extérieurs au SCoTAM sont majoritairement tournés vers le sud et le nord de l'axe mosellan, et en particulier vers l'agglomération thionilloise et le Luxembourg.

Le nombre de travailleurs transfrontaliers du SCoTAM vers le Luxembourg ne cesse de s'accroître. Ainsi, entre les premiers trimestres 2005 et 2009, l'augmentation est de +35% pour atteindre aujourd'hui 11 200 travailleurs (source IGSS du Luxembourg).

Ces flux se répartissent entre la route (la majorité), le réseau TER et dans une moindre mesure l'autocar.

En terme de déplacements, le SCoTAM entretient aussi des relations privilégiées avec le SCOT Sud 54. L'est du territoire a peu de relations (déplacements domicile /travail) avec l'extérieur.



Ferroutage



La gare Lorraine TGV



**1** Une métropole nord lorraine ancrée dans les zones denses européennes

Tendances lourdes et tendances récentes à l'œuvre sur le territoire

Un réseau de voiries performant et l'absence, dans de larges secteurs du territoire, d'une desserte suffisante par les transports collectifs, favorisent l'utilisation de l'automobile pour réaliser les déplacements qu'ils soient internes ou extérieurs au SCoTAM. C'est en particulier le cas vers le Luxembourg.

**Un développement du trafic TER prometteur sous réserve d'être articulé avec les autres réseaux de transport**

Le développement du transport ferré de voyageurs représente une réelle alternative pour les secteurs pourvus d'une gare ou d'une halte ferroviaire. La complémentarité des réseaux de transports collectifs peut également encourager un report modal à travers la mise en place de pôles d'échanges.

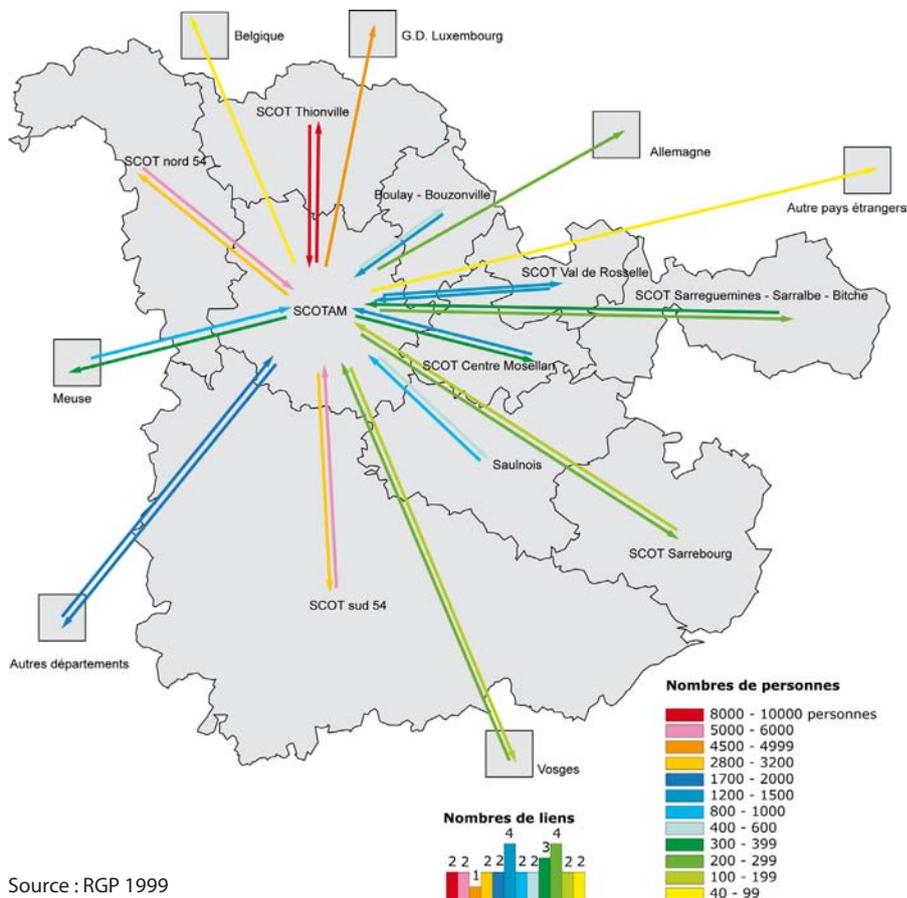
Mais aujourd'hui la marge de progression pour accroître l'offre sur ce faisceau ferroviaire est très limitée et reste conditionnée par l'aménagement de «points de blocage» (aménagement de quai en gare de Metz, franchissement «saute mouton» d'Hagon-dange, ... ) Ces opérations sont prévues dans le cadre de l'actuel CPER.

**Des trafics de poids lourds difficilement contournables**

Le transport de marchandises est lui aussi fortement dominé par la route (75% des flux nationaux en 2007).

Pour le transport de marchandises, le développement du ferroutage (objectif soutenu par le Grenelle) est encourageant mais parviendra t'il à capter les milliers de poids lourds traversant le territoire du SCoTAM ?

**Flux domicile-travail partant ou arrivant du SCoTAM**



Les nouvelles rames TER lorraines

## 1 Une métropole nord lorraine ancrée dans les zones denses européennes

### Des projets actés ou en cours d'élaboration devraient accroître l'accessibilité du territoire

La tendance est à optimiser les infrastructures routières et à privilégier les transports alternatifs. Des projets (actés ou en cours de réflexion) devraient accroître l'accessibilité du territoire qu'ils soient routiers, ferrés ou fluviaux. Ce sont notamment :

- l'optimisation et la mise à 2x3 voies de l'A31 (lorsque que cela est possible) de la frontière luxembourgeoise à Toul ;
- la jonction fluviale Saône-Moselle pour relier les ports de la mer du Nord à ceux de la Méditerranée. Ce canal à réaliser, long de 200 kms, est envisagé à l'horizon 2025 ;
- la création de plateformes multimodales sur les ports d'Illange, de Metz et de Frouard devrait permettre le développement du transport fluvial et ferré notamment vers et depuis les ports de la mer du nord ;
- des études complémentaires pour affiner les évaluations de trafic et les éventuels raccordements fluviaux et ferrés seront engagées dès 2010, avec la volonté de développer l'autoroute ferroviaire de ferroutage.

### Une accessibilité remise en question en raison de la congestion des infrastructures

La position stratégique du territoire du SCoTAM est un atout d'un point de vue économique et touristique. Cependant l'accessibilité du territoire est aujourd'hui remise en question par les problèmes de congestion des infrastructures (notamment l'A31), par la saturation du réseau ferroviaire et la présence d'un aéroport en perte d'attractivité,...

Concernant le transport de marchandises, l'adaptation au gabarit grands conteneurs de la voie ferrée sur le plateau à l'ouest du SCoTAM (via Conflans-Jarny et Toul) devrait accroître le développement du transport combiné et libérer pour partie l'axe ferré du Sillon Lorrain.

### Profiter du réseau routier en étoile de l'agglomération pour multiplier les interfaces entre la route et les transports collectifs

Le SCoTAM à la chance de bénéficier d'axes structurants, et le changement des modes de déplacements peut passer par une conciliation entre l'autoroute et l'intermodalité, ce qui suppose de généraliser les interfaces entre la route et les transports collectifs à travers notamment l'aménagement de parkings de rabattement et de pôles d'échanges (développement de nœuds intermodaux entre les différents réseaux de transports). L'aménagement d'aires de covoiturage, action soutenue par la Région Lorraine, contribuera à favoriser l'utilisation collective des véhicules individuels.

### Une véloroute européenne en cours de construction

Une véloroute transfrontalière «Moselle - Saône» dite «Charles le Téméraire» qui reliera à terme Coblenz (Allemagne) à l'Espagne et à l'Italie est en cours de construction. Elle est aujourd'hui encore discontinuée sur le territoire du SCoTAM.

**I**  
**ORGANISATION  
DU TERRITOIRE**



**1** Une métropole nord lorraine ancrée dans les zones denses européennes

**3/ La constitution d'une conurbation nord lorraine**

**LA METROPOLE NORD LORRAINE EST DEVENUE UNE REALITE URBAINE**

**Dans les années 60 naît le concept d'agglomération étendue de Metz-Thionville**

Le concept « d'agglomération étendue de Metz-Thionville », proposé par l'OREAM Lorraine a été pris en compte en 1970, pour définir le périmètre du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme, le « SDAU Nord Métropole Lorraine ». Il couvre un territoire interdépartemental incluant à la fois l'agglomération messine et l'ensemble du bassin sidérurgique et ferrifère, à l'exception du secteur de Longwy. Il comprend 156 communes auxquelles s'ajoute une aire complémentaire, et s'étend de la frontière luxembourgeoise jusqu'au sud de l'agglomération messine.

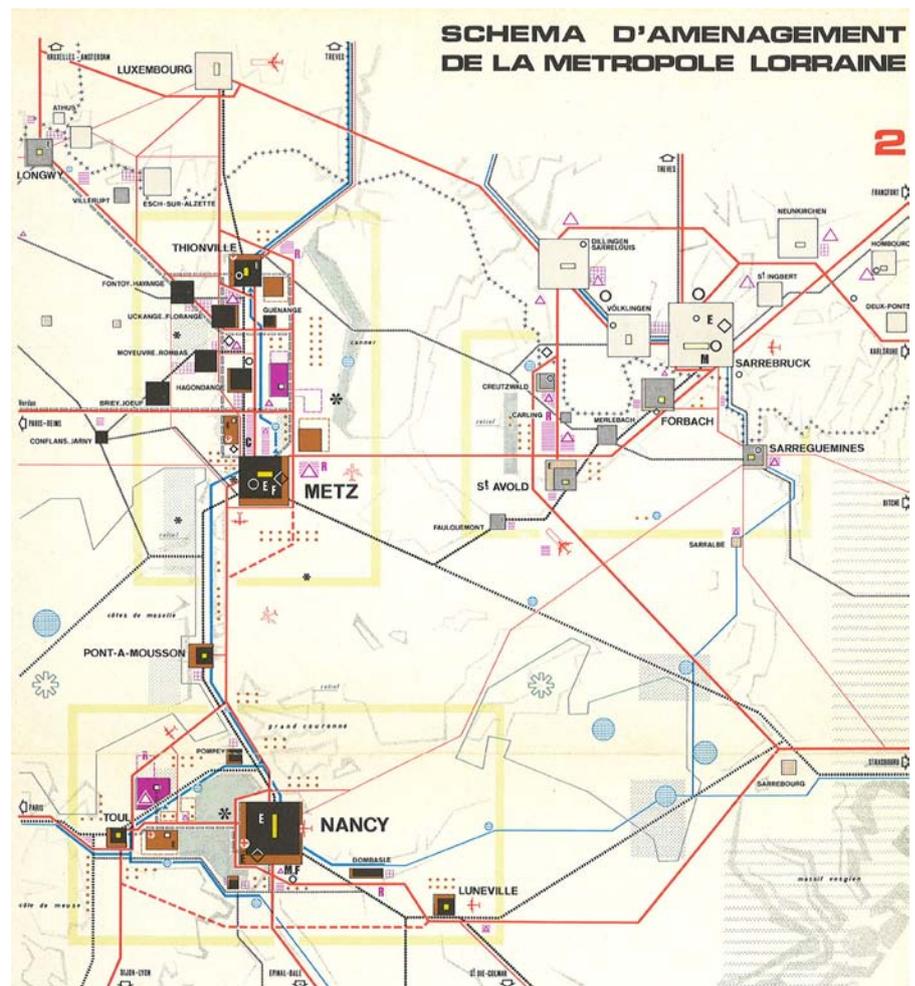
**En 1974, l'Etat fait approuver le SDAU Nord Métropole Lorraine**

Approuvé en 1974, et ayant fait l'objet de deux révisions locales (Actisud et Woippy-Maizières), le SDAU Nord Métropole Lorraine est resté en vigueur jusqu'au 1er janvier 2002. Il organisait le développement de l'espace Metz-Thionville en visant un million d'habitants à terme. Prévoyant des opérations majeures comme le centre relais de Semécourt et le pôle industriel d'Ennery, il favorisait le développement de l'espace intermédiaire entre Metz et Thionville, à proximité du carrefour autoroutier formé par les autoroutes A31 et l'A4.

Très largement remis en cause par les effets économiques du premier choc pétrolier, par les difficultés de l'industrie locale, et en conséquence par les évolutions démographique et économique du territoire, le dessein formé par l'Etat pour le Nord Métropole Lorraine fut également

contesté dès le début par les collectivités locales et en particulier par Metz. Cette dichotomie entre un projet trop ambitieux dès l'origine et une réalisation pour partie vidée de la substance qui lui était initialement dévolue, allait conduire à favoriser un étalement urbain peu structuré. Car le SDAU ouvrait d'importants espaces à l'urbanisation, et les collectivités les plus dynamiques allaient les mettre à profit pour se redéployer.

**■ Schéma d'Aménagement de la Métropole Lorraine (OREAM)**



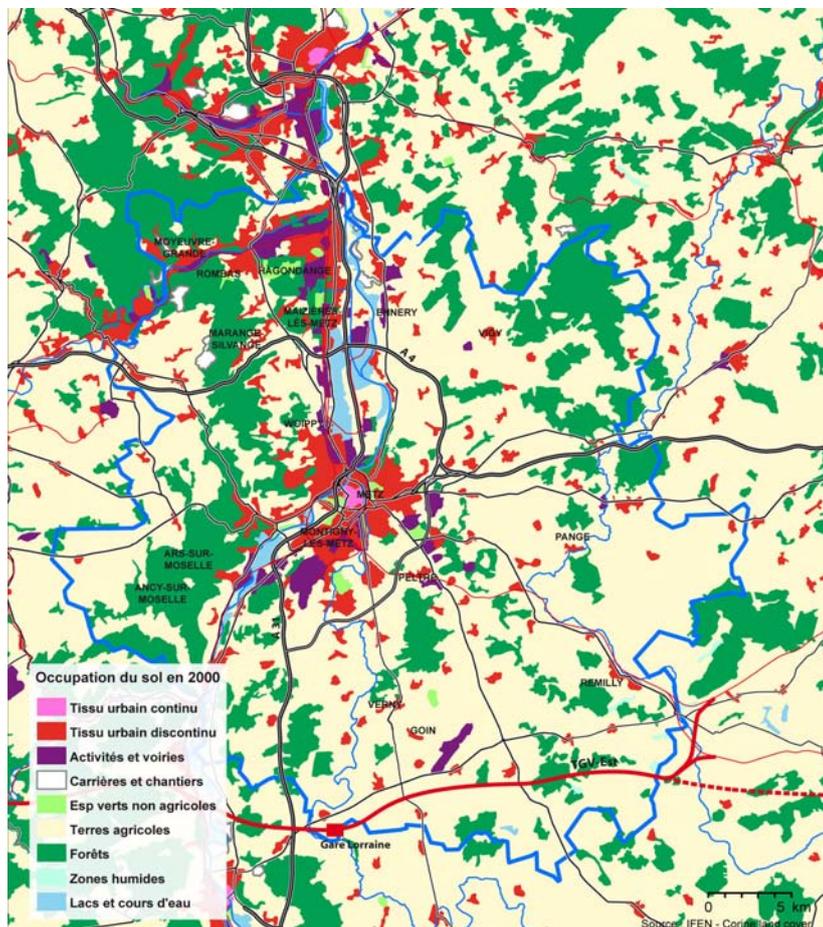
1 Une métropole nord lorraine ancrée  
dans les zones denses européennes**Aujourd'hui, une conurbation  
nord lorraine s'est  
effectivement constituée**

C'est dans ces conditions que s'est constituée la grande agglomération de Metz-Thionville qui correspond aujourd'hui à une réalité du territoire. En témoigne le continuum urbain formé par les unités urbaines de Metz-Hagondange-Briey et de Thionville, axé sur les vallées de la Moselle, de l'Orne/Wagot et de la Fensch. Les flux qui parcourent cet espace quotidiennement, empruntant majoritairement le réseau routier et autoroutier et bénéficiant d'une desserte ferroviaire cadencée sur l'axe Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg

incarnent également cette réalité.

Jusqu'à présent, les enjeux relatifs aux relations entre l'agglomération messine, celle de Thionville et des anciens bassins miniers nord lorrains portaient principalement sur les questions liées à leur accessibilité réciproque, renvoyant aux questions de saturation des axes de transport dans l'axe mosellan, qu'ils soient ferroviaires ou routiers. Mais les réflexions en cours sur la « métropolisation » pourraient élargir considérablement le champ. Car de la conurbation à la métropolisation, il reste un important chemin à parcourir.

## ■ Corin Land Cover



**I**  
**ORGANISATION  
DU TERRITOIRE**



**1** Une métropole nord lorraine ancrée dans les zones denses européennes

**Le périmètre du SCoTAM n'est pas cohérent avec l'aire urbaine**

Le périmètre du SCoTAM, entièrement inclus dans l'aire urbaine de Metz qui comprend 151 communes réparties dans 11 intercommunalités. Avec 438.340 habitants en 2006, il se situe au 16ème rang français, après les aires urbaines de Grenoble et de Montpellier et juste avant celles de Nancy et de Clermont Ferrand.

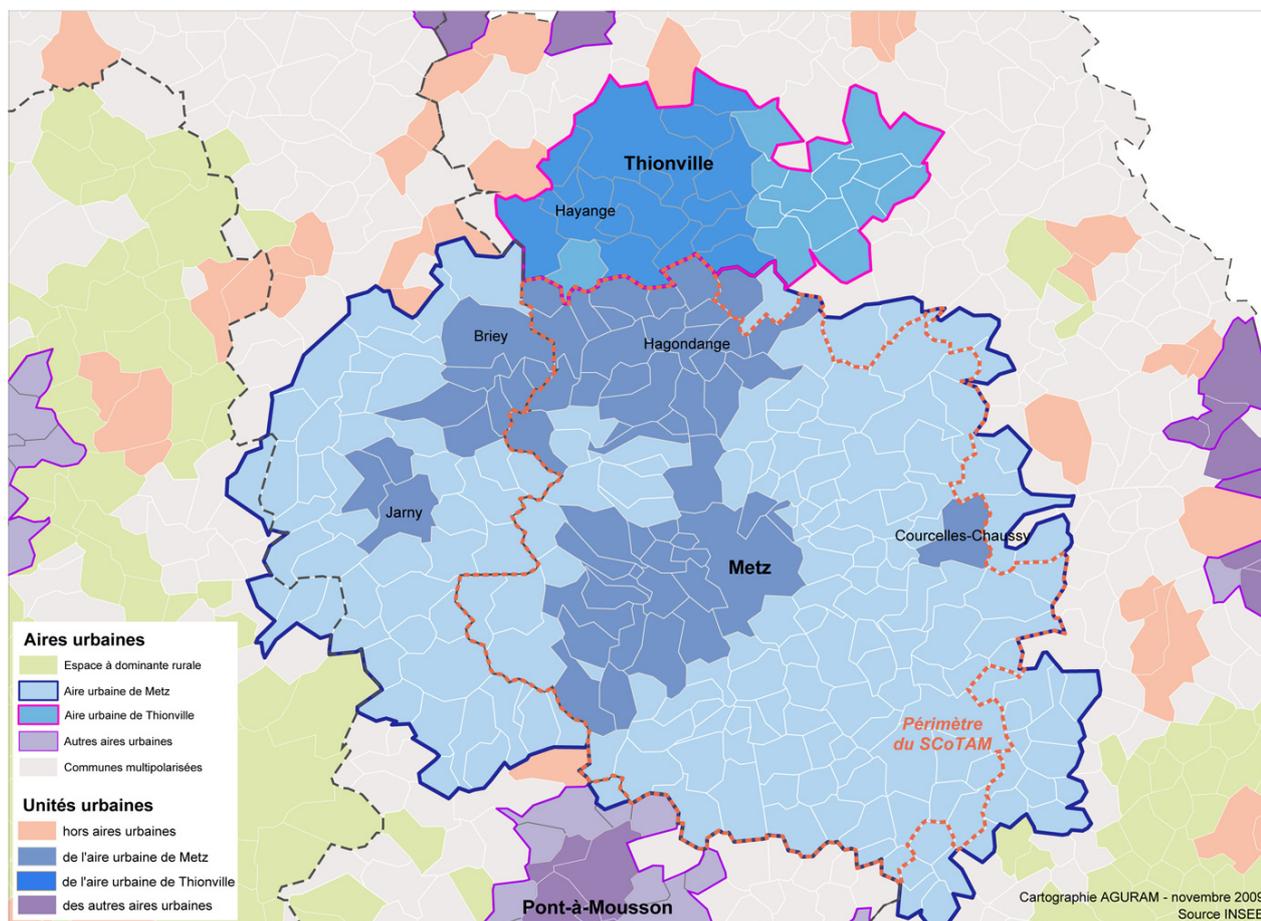
Toutefois, ce périmètre ne comprend pas toute la partie meurthe et mosellane de l'aire urbaine. Or, l'unité urbaine sur laquelle rayonne le SCoTAM, est formée par les agglomérations de Metz, Hagondange, Briey et Jarny qui intéressent un même

bassin d'emploi.

Ainsi, le territoire du SCoT compte 46 des 57 communes urbaines de l'aire urbaine de Metz (323.000 habitants). Par ailleurs, sur les 52 communes formant une conurbation continue entre les agglomérations de Metz, Hagondange et Briey, il en compte 45, les sept autres constituant l'agglomération de Briey.

Dans ces conditions, les réflexions menées dans le cadre de l'élaboration du SCoT doivent impérativement s'ouvrir sur les territoires limitrophes et en premier lieu vers les unités urbaines de Thionville et Briey qui jouxtent celle de Metz-Hagondange, mais également au sud vers l'aire urbaine de Pont à Mousson et le SCoT Sud 54.

**Aire urbaine de Metz définie en 1999**



1 Une métropole nord lorraine ancrée  
dans les zones denses européennes**Dans le territoire du SCoTAM, deux agglomérations distinctes se sont rejointes**

Le territoire actuel du SCoTAM est polarisé par une conurbation qui est le résultat récent de la jonction de deux entités urbaines distinctes, ayant une histoire, une culture, une économie et un mode de développement très différents.

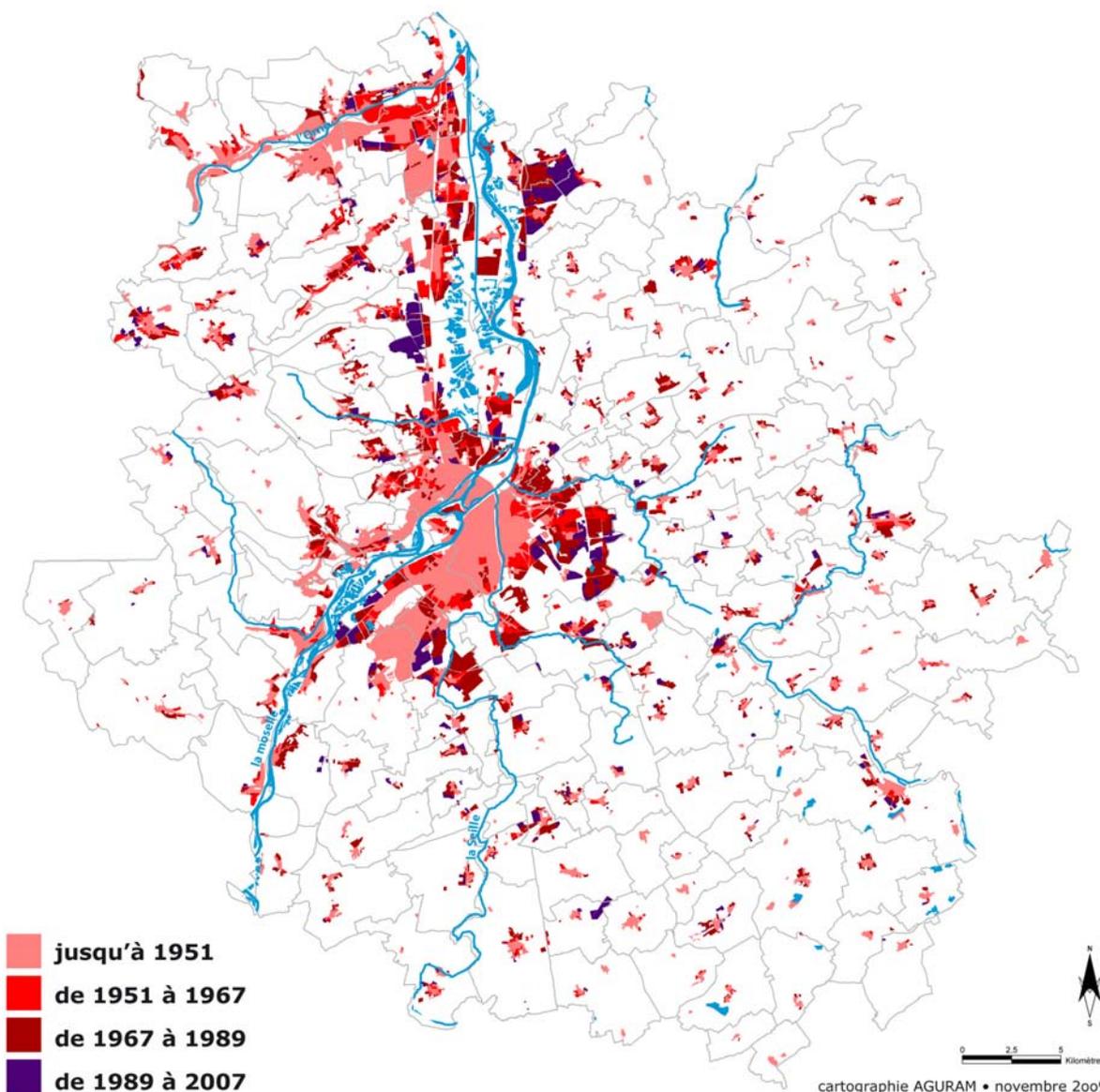
**L'agglomération messine, pôle tertiaire de niveau régional**

Au sud de l'A4, l'agglomération messine s'appuie sur Metz qui constitue à la fois un centre historique administratif et de commandement et une métropole accueillant des activités à haut niveau de service et un pôle culturel et universitaire de niveau régional. De tradition militaire et

commerçante, l'agglomération messine a développé principalement des fonctions tertiaires en jouant la carte des nouvelles technologies de l'information et de la communication.

Metz et Montigny-lès-Metz constituent le cœur dense de cette agglomération qui après s'être développée historiquement au pied des côtes de Moselle ou sur les pentes

## ■ Evolution de la tache urbaine





## 1 Une métropole nord lorraine ancrée dans les zones denses européennes

du Mont Saint Quentin, s'est considérablement étendue à la fois au nord, dans la plaine inondable en rive gauche de la Moselle à Woippy, mais aussi sur le plateau à Saint Julien Lès Metz, et au sud, en particulier à Marly et Augny, tandis que Ars sur Moselle continuait de s'appuyer sur une structure plus industrielle.

Cette agglomération continue compte 9 communes urbaines de 2.000 à 5.000 habitants, une commune de près de 10.000 habitants, Marly, une commune de 13.000 habitants, Woippy, une commune de 23.000 habitants, Montigny lès Metz et Metz qui compte 124.000 habitants.

### L'agglomération Orne-Moselle, de tradition industrielle, est en reconversion

Au nord de l'A4, en rive gauche de la Moselle, un chapelet de villes qui, pour certaines, sont des créations ex nihilo de la sidérurgie lorraine, constituent une deuxième unité historique. Ici, les villes ont été organisées par rapport aux sites industriels et pour répondre aux besoins de ces activités, et elles disposent toutes d'un bon niveau d'équipement et de services.

Avec plus de 10.000 habitants, Amnéville et Rombas sont aujourd'hui les villes les plus importantes de cette unité. Six autres communes lui appartenant ont une population comprise entre 5.000 et 10.000 habitants : Moyeuvre Grande (8.000), Mondelange (6.000), Hagondange (9.000), Talange (8.000), Maizières (10.000) et Marange-Silvange (6.000).

Historiquement, ce secteur a pu se développer grâce aux caractéristiques de la topographie locale : présence de la vallée de l'Orne et de la rivière, élargissement de la plaine inondable de la Moselle, recul du front des côtes de Moselle. Aujourd'hui, il se trouve contraint sur ces sites : risques de mouvements de sols sur

les versants de la vallée de l'Orne et les côtes de Moselle, fonds de vallées inondables, contraintes minières liées à l'histoire de l'exploitation du minerai de fer sur le plateau.

À un moment où survient un nouveau sursaut de la crise sidérurgique, menaçant les derniers sites industriels encore en activité sur le territoire du SCoTAM et donc d'importants pôles locaux d'emplois, il devient vital de redéployer les possibilités d'accueil de nouvelles activités sur le territoire, alors que les collectivités peinent à dégager les moyens importants nécessaires, et à trouver les investisseurs prêts à s'engager pour reconquérir les sites industriels abandonnés. À cet égard, la stratégie de développement d'un pôle de loisirs mise en œuvre par la commune d'Amnéville apparaît comme exemplaire.

### C'est le SDAU N.M.L. qui a conduit à la formation d'une agglomération continue

La formation de cette agglomération continue constituait une orientation volontaire du SDAU mais dans une perspective socio-économique et démographique très différente de celle qu'a effectivement connu le territoire. Par conséquent, la « permissivité » du SDAU, fondée sur des perspectives surévaluées a d'abord constitué un terrain propice à l'étalement urbain.

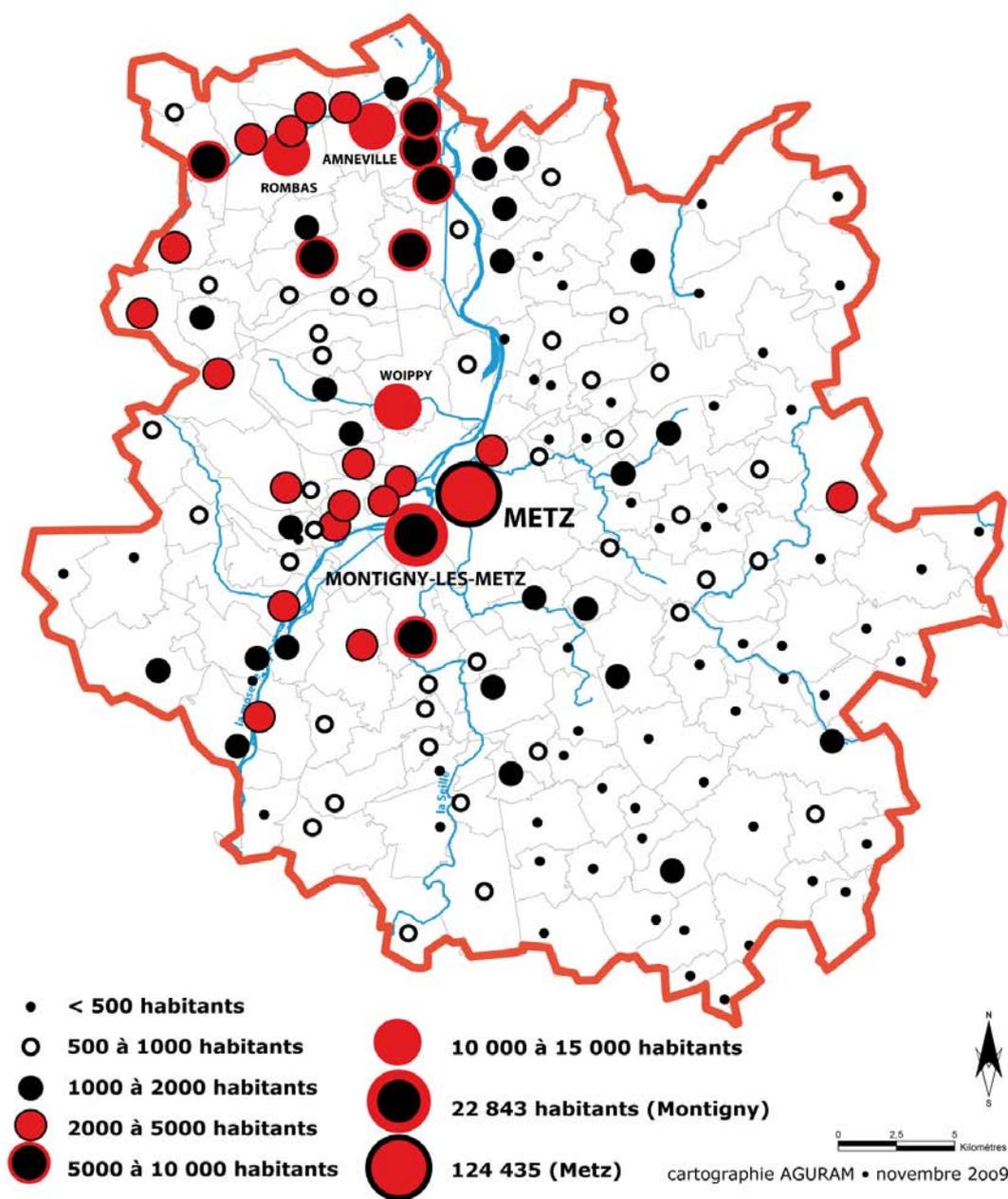
C'est particulièrement le cas pour les activités économiques qui ont mis progressivement à profit tous les sites privilégiés que représentent les échangeurs routiers sur les autoroutes (A31 et A4) mais aussi sur d'autres voies primaires de desserte régionale telles que la RN 52 ou les RD1 et RD 955. Cet urbanisme de zones commerciales et d'activités conçues dans l'esprit d'un fonctionnement spécialisé et autonome, est le plus souvent mal greffé aux espaces urbains préexistants et ne s'ouvre que sur la route ou l'autoroute.

L'exemple le plus notable est celui du

**I**  
**ORGANISATION  
DU TERRITOIRE**

**1** Une métropole nord lorraine ancrée dans les zones denses européennes

■ Les populations communales



I  
**ORGANISATION  
DU TERRITOIRE**



**1** Une métropole nord lorraine ancrée dans les zones denses européennes

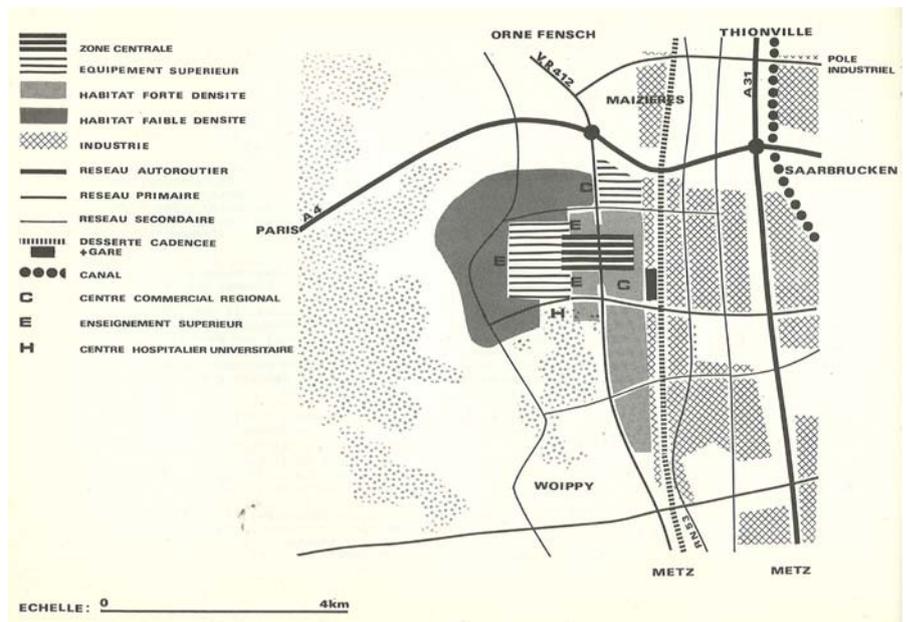
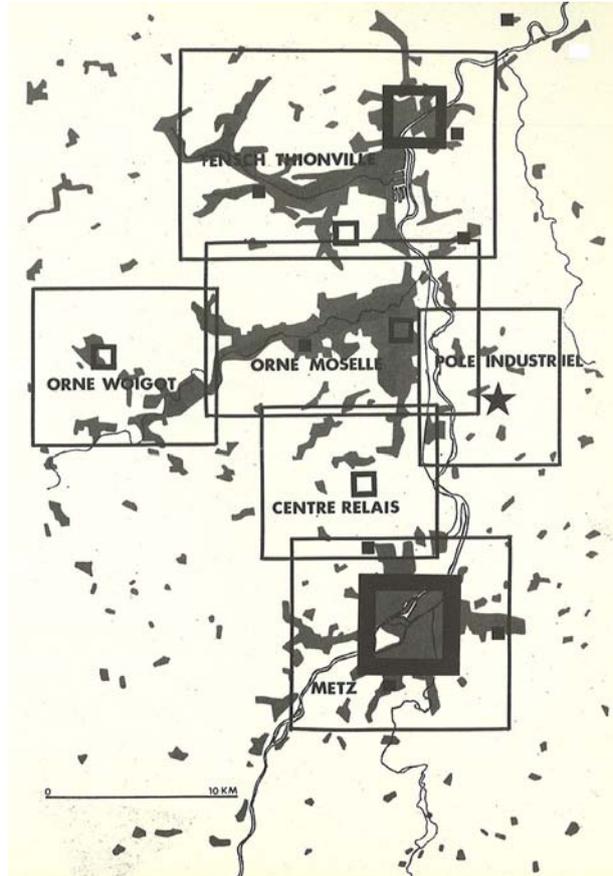
Constat rétrospectif et situation actuelle

centre relais de Semécourt qui constituait le projet phare le plus conceptuel de la partie messine du SCOT N.M.L. Vidé de sa substance de grands équipements publics de niveau métropolitain, il prend en fait la forme d'une grande zone d'activités économiques dynamisée par un grand pôle commercial. Greffée sur l'A4 et la RN52, cette succession d'opérations à caractère économique constitue désormais un important pôle générateur de déplacements situé hors contexte urbain et desservi exclusivement par la route, sans halte ferroviaire malgré la présence proche de la ligne empruntée par les TER.

Le développement du pôle d'Ennery en rive droite de la Moselle, qui se justifiait en raison des contraintes et de la raréfaction foncière observées en rive gauche, présente également des caractéristiques génératrices de difficultés. L'implantation et le développement en pleins champs d'une grosse unité industrielle automobile de PSA puis le développement d'une importante plateforme logistique très consommatrice d'espace et l'accueil d'activités connexes, ont abouti à la constitution d'un pôle de 8.000 emplois, dans un contexte rural où les communes d'accueil ne comptent encore aujourd'hui, que 1.600 habitants pour Ennery, 1500 habitants pour Aysur-Moselle, 1.100 habitants pour Trémery, et 500 habitants pour Flévy. Bien desservi par la RD1 et un échangeur autoroutier sur l'A4 au sud, ce site situé à 15 km au nord de Metz n'est pas correctement relié à la rive gauche de la Moselle et ne dispose à ce jour d'aucune alternative de desserte par les transports en commun à son accessibilité routière exclusive.

Par conséquent, si l'objectif de constitution d'une agglomération continue a été rempli, il reste désormais à en parfaire l'organisation et la cohérence en cherchant à diversifier et enrichir sa substance.

■ Le rapport du SDAU



## 1 Une métropole nord lorraine ancrée dans les zones denses européennes

**Les infrastructures continuent d'avoir un impact important sur les initiatives économiques susceptibles de structurer le territoire**

La création ou l'aménagement de nouvelles infrastructures réservent la possibilité de nouvelles initiatives de la part des collectivités. La concomitance de l'achèvement du contournement sud de Metz et du lancement des travaux (aujourd'hui achevés) de mise à 2x2 voies de la RD 955 aux portes sud de Metz a déjà conduit à développer un nouveau pôle santé sur le site de Mercy,

avec pour conséquence l'allongement de quelques kilomètres du projet de transports porté par Metz Métropole. D'autres sites en lien avec la RN 431 et ses échanges avec l'A31 ou les routes départementales, paraissent ainsi stratégiques pour l'agglomération.

Au sud d'Ennery, la Communauté de Communes de Maizières souhaite développer une nouvelle zone d'activités de 200 ha à Chailly les Ennery (300 habitants), à l'est de la RD1.

La Région Lorraine porte le projet de développer « l'espace intermédiaire » (entre les agglomérations de Metz et de Nancy), dans

le secteur de l'aéroport régional de Metz-Nancy-Lorraine, de la gare TGV (aujourd'hui Cheminot, demain Vandières ?), et jusqu'à la base de Chambley, en Meurthe et Moselle, où se conçoit une base de production et de loisirs aéronautiques. Ce concept encore à définir, devra être explicité pour pouvoir être pris en compte et montrer en quoi il peut apporter une réponse adaptée aux défis économiques régionaux et à ceux du SCoTAM, tout en intégrant les préoccupations du développement durable.

**La réforme territoriale pourrait conduire à remettre en cause le périmètre du SCoTAM**

Le débat sur la création d'une « agglomération étendue » Metz-Thionville a été relancé en 2009 par les propositions concernant la réforme territoriale à l'échelle nationale, avec notamment l'obligation de définir une carte cohérente des intercommunalités pour la fin de l'année 2011.

À moyen terme, une redéfinition des intercommunalités pourrait justifier l'intégration de tout ou partie de la zone meurthe et mosellane de l'aire urbaine dans le périmètre du SCoTAM, et des réflexions sont en cours concernant cette hypothèse.

Mais un SCoT Metz-Thionville pourrait également se justifier en termes de cohérence de projet, tant pour des raisons de fonctionnement du territoire que dans le souci d'harmoniser les modalités de prise en compte du développement durable. Elle interroge toutefois le SCoTAM sur la définition même de son périmètre actuel : n'aurait-il pas alors vocation à devenir celui d'un schéma de secteur d'un hypothétique futur SCoT de la Métropole

Nord Lorraine ? Et dans ce cas, les orientations d'aménagement du projet global ne risqueraient-elles pas d'être de nature à infléchir, voire à transformer, les dispositions envisagées par le SCoTAM ? Et surtout, à quelle échéance un tel document pourrait-il voir le jour, considérant qu'il y a urgence à sortir de la règle de constructibilité limitée issue de l'article L. 122-2 du code de l'urbanisme. C'est pourquoi la solution pourrait se situer plutôt dans une démarche inter SCoT.

**En conséquence de la crise économique actuelle, le territoire pourrait subir une nouvelle étape grave de désindustrialisation touchant le secteur automobile**

Sur le plan économique, une nouvelle vague de désindustrialisation touche particulièrement la région Lorraine depuis le début de la crise économique en 2008. Elle a d'abord concerné les unités résiduelles de l'industrie sidérurgique et menace l'industrie automobile à plus ou moins court terme. Or, il s'agit de secteurs fortement pourvoyeurs d'emplois et générateurs

d'une importante sous-traitance.

**La mise en place d'un SCOT est une opportunité pour assurer une meilleure cohérence des initiatives sur le territoire**

En raison de la crise économique du début des années 70, le SDAU était déjà dépassé au moment de son approbation et l'agglomération s'est développée dans un « habit trop grand pour elle ». Ainsi, depuis près de 40 ans, le territoire n'a bénéficié d'aucun suivi d'ensemble, d'aucun diagnostic global ni d'aucune réflexion prospective. Dans ce contexte, l'élaboration du SCoT constitue une véritable opportunité puisqu'elle s'inscrit dans une période charnière à la fois dans l'évolution économique du territoire et dans la mouvance des réformes concernant l'avenir des collectivités locales et de leurs ressources fiscales mais aussi dans la prise en compte de l'environnement dans l'aménagement et l'urbanisme.

## 1/ Une armature urbaine et une organisation du territoire déterminées par le cadre naturel

La vallée de la Moselle a favorisé mais aussi contraint le développement de l'agglomération

L'espace urbain continu de l'agglomération messine s'épanouit au nord d'Ars sur Moselle et de Jouy aux Arches car c'est à partir de là que la vallée de la Moselle prend toute son ampleur. L'unité paysagère qu'il occupe est principalement composée de la vallée de la Moselle y compris les versants des côtes de Moselle et ceux de ses vallées affluentes en rive gauche, particulièrement l'Orne. Mais la section aval de la Seille depuis Marly, le territoire compris à l'intérieur de la rocade Est de Metz (A4 + RN 431), ainsi que les secteurs situés de part et d'autre de la RD1 au nord de l'A4, entrent aujourd'hui de fait dans cette unité.

Metz s'est développée à partir du site d'une haute terrasse située à la confluence de la Moselle et de la Seille. **Historiquement contrainte dans son développement par son rôle de place forte militaire « chargée de protéger la France », elle n'est sortie de ses murs qu'à partir du début du XX<sup>e</sup> siècle.** L'agglomération Orne-Moselle qui s'est développée à partir des villages préexistants ou plus souvent des usines implantées dans les vallées, a également porté l'urbanisation sur les hautes terrasses (Rombas, Marange-Silvange) et jusque sur le plateau (Moyeuve Grande) ; dans ce secteur, les villes ont pu se développer plus aisément le long des voies de circulation qui parcourent la rive gauche de la vallée de la Moselle, en particulier l'axe ferroviaire de

Metz à Thionville, la RD 953 et la RN 52.

**La continuité de l'espace urbain est toutefois rompue par trois éléments qui constituent des coupures fortes : la Moselle d'abord, l'A31 ensuite, les couloirs et espaces ferroviaires enfin avec les gares de triage du Sablon à Metz et surtout de Woippy au nord,** mais aussi toutes les emprises ferroviaires liées au fonctionnement de la sidérurgie. Cela vaut également pour Metz, bien que la ville enclose intégrant la grande Moselle, de nombreux ponts y aient été construits, et bien que dans sa traversée, l'A31 ait été aménagée pour jouer un rôle dans la desserte locale. Mais la Moselle reste porteuse des principales contraintes. Elle connaît des crues importantes, dont certaines, récentes, laissent des traces dans les mémoires et sur le terrain (1947, 1983). En outre, des secteurs entiers de la vallée ont subi un phénomène de mitage du fait de la multiplication des gravières exploitées à l'occasion de la construction de l'A31 et pour satisfaire les besoins de l'explosion urbaine à partir des années 60.

Au total **ces coupures, très prégnantes sur le territoire, contribuent à dissocier les développements de la rive gauche et de la rive droite de la Moselle.** C'est ainsi que le développement du pôle Eurotransit ainsi que celui des autres zones d'activités axées sur la RD1 dans le secteur d'Ennery, se trouvent aujourd'hui confrontés à des difficultés dans leurs relations avec les zones d'habitats et les pôles de services qui font défaut en rive droite de la Moselle, les liaisons ouest-est restant mal adaptées et fondées sur l'automobile comme unique moyen de transport.

Désenclavé par l'A4, le secteur du Pays Haut Mosellan est très lié aux besoins en développement des communes de la vallée de l'Orne

Au nord-ouest, sur le revers des côtes de Moselle et au-delà d'une large bande boisée soulignant le front de côte, s'étend un vaste plateau agricole exploité par la grande culture qui porte encore de nombreux stigmates de l'exploitation historique du minerai de fer lorrain, dont résultent des servitudes minières contraignantes. Ce plateau constitue la partie mosellane du « Pays Haut ».

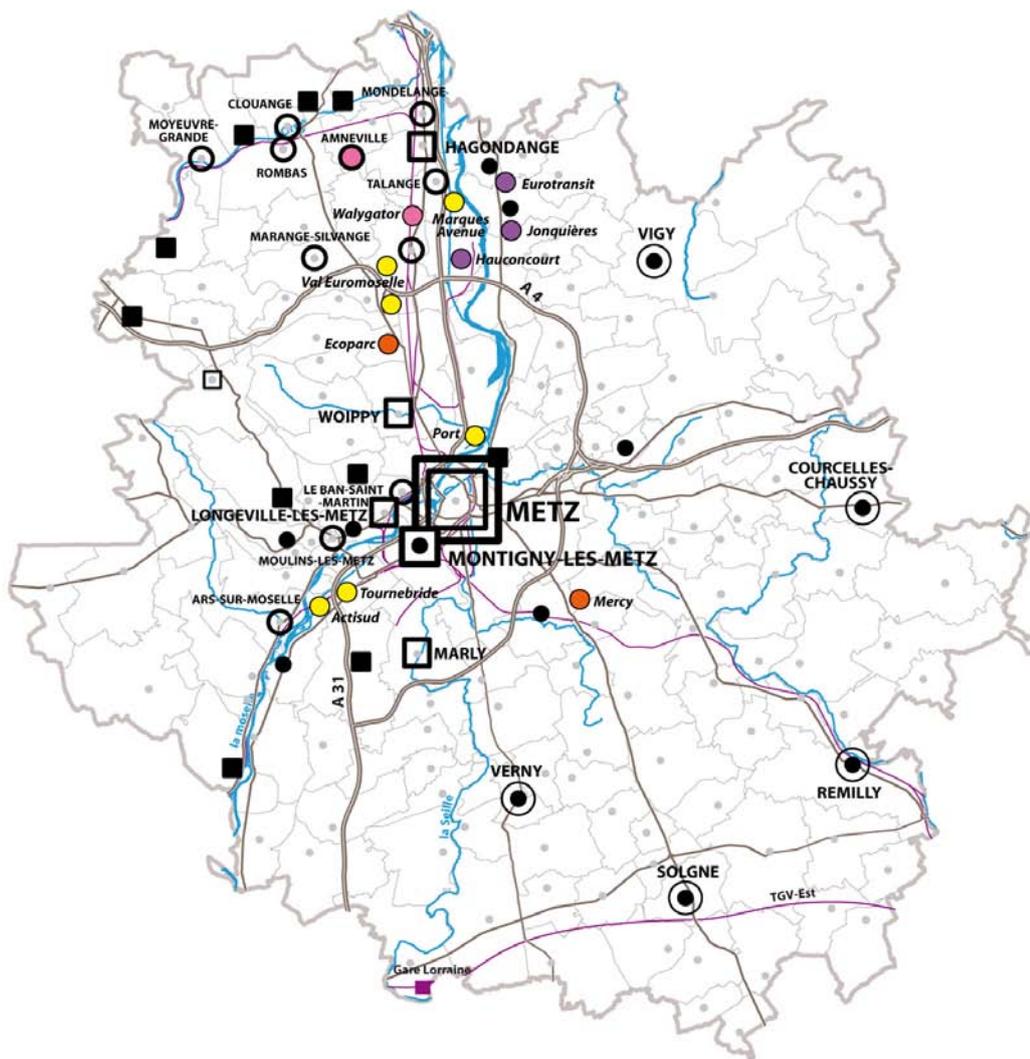
Les communes qui appartiennent à ce territoire se trouvent actuellement soumises à plusieurs influences : celle du bassin de Briey avec le secteur amont de la vallée de l'Orne (Jœuf-Homécourt) au nord, celle du pôle industriel de Batilly et de l'agglomération de Jarny à l'ouest, et celle de leur communauté d'appartenance à l'est (Orne-Moselle et Metz Métropole).

L'ouverture de l'autoroute A4 avec la création d'un échangeur à Sainte-Marie-aux-Chênes a désenclavé tout ce secteur, bien que la section demeure à péage depuis l'échangeur de Rombas. Car les autres accès et en particulier ceux qui empruntent les vallées de l'Orne (RD 9), du Billeron (RD 52), ou de Montvaux (RD 643) et la RD 603 plus au sud imposent de longues et difficiles traversées urbaines pour pénétrer dans l'agglomération messine.

Montois-la-Montagne et Sainte-Marie-aux-Chênes bénéficient pleinement de cette nouvelle situation qui consolide leur position ainsi que celles d'Amanvillers et de Saint-Privat-la-Montagne. Pour la communauté de communes du Pays Orne-Moselle, ces communes du plateau recèlent le seul

2 La structuration spatiale du territoire

■ L'armature urbaine



**Pôles urbains compris dans l'unité urbaine 1999**

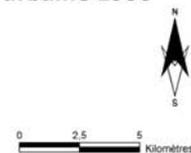
- pôle urbain d'intérêt régional : Metz
- commune urbaine dense participant à la définition du pôle d'intérêt régional
- pôle urbain de large gamme de services
- autres pôles urbains et de services
- pôle urbain de loisirs
- agglomération urbaine comprise dans l'unité urbaine 1999
- autre pôle urbain non compris dans l'unité urbaine 1999

**Autres communes urbaines présentant un niveau satisfaisant de services de proximité**

- comprises dans l'unité urbaine
- non comprises dans l'unité urbaine et en situation de jouer un rôle de centre relais pour le milieu rural

**Pôles urbains compris dans l'unité urbaine 1999**

- pôle industriel et logistique
- pôle commercial ou mixte
- pôle tertiaire et de services
- pôle de loisirs



cartographie AGURAM • novembre 2009

## 2 La structuration spatiale du territoire



potentiel communautaire de développement urbain ; dans les vallées, seule subsiste l'alternative du renouvellement urbain sur les friches industrielles de la sidérurgie, dont la mise en valeur est complexe (pollution des sites), et nécessite du temps mais aussi de lourds investissements.

### Un grand secteur d'intérêt naturel et paysager aux portes sud de l'agglomération

Au sud d'Ars sur Moselle, au droit de la section la plus étroite de la vallée de la Moselle, intégrant les côtes de Moselle et son plateau à l'ouest, ainsi que les « avant-buttes » situées en rive droite de la Moselle, se dessine une autre unité à caractère rural. Ponctuée par les quelques communes plus urbaines de Novéant et Ancy dans la vallée de la Moselle, ce secteur reste encore dissocié de l'espace urbain continu de l'agglomération messine. Trouvant son prolongement naturel vers le nord au niveau des côtes de Moselle et du site emblématique du Mont Saint-Quentin, il constitue un territoire de grand intérêt écologique, environnemental et paysager, totalement tourné vers Metz et son agglomération.

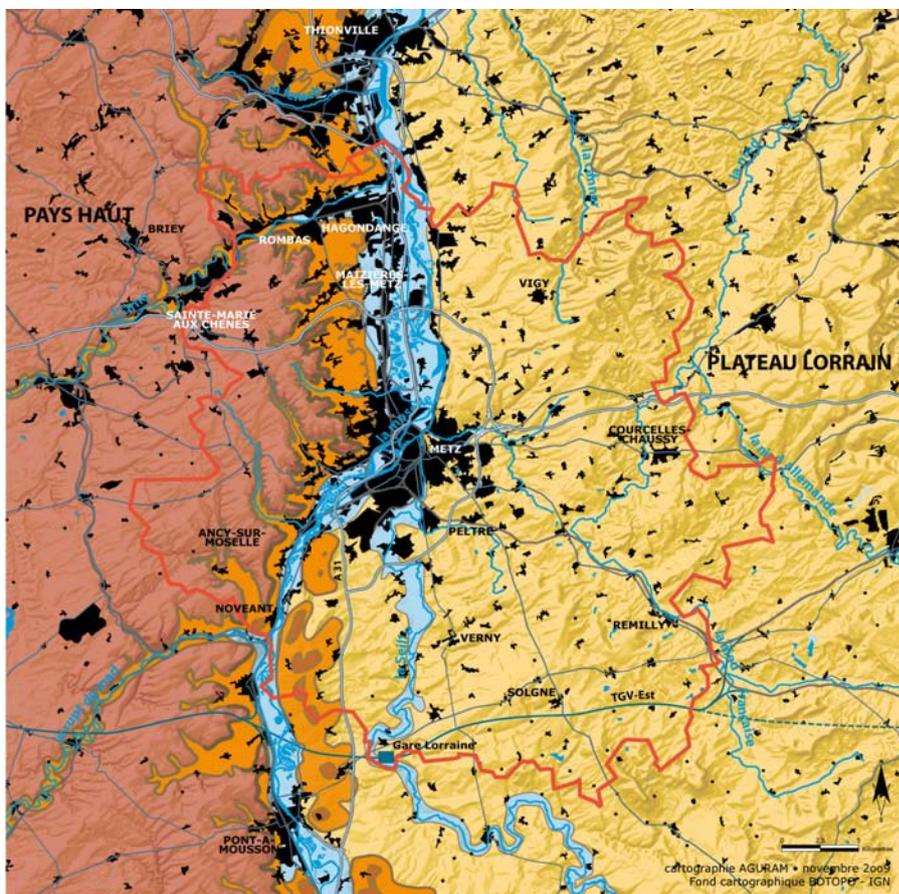
À l'ouest de la Moselle, l'unité intègre les six communes du Parc Naturel Régional de Lorraine, fortement boisées au niveau du front des côtes de Moselle, ainsi que quelques communes agricoles du Pays Haut.

La limite orientale de cette unité est constituée par un chapelet de boisements forestiers compris entre l'autoroute A 31, implantée au pied des avant buttes de la côte de Moselle, et la vallée de la Seille un peu plus à l'est. Un chapelet de villages pittoresques souligne le pied des avant-buttes, au sud de l'échangeur de Fey.



La vallée de la Moselle vue du mont Saint-Quentin

### Les grandes unités naturelles paysagères



## 2 La structuration spatiale du territoire

**Le plateau oriental constitue un vaste espace rural peu contraint, propice au déploiement des infrastructures**

La caractéristique générale du plateau oriental est de constituer un vaste espace rural principalement polarisé par Metz. La spécificité de ce plateau par rapport aux autres unités mentionnées précédemment est d'être moins touché par les contraintes et servitudes d'urbanisme de toutes natures, à quelques exceptions notables (zones inondables des principales rivières, plan d'exposition au bruit de l'aéroport régional, densité de lignes électriques à haute tension, installations classées ponctuelles). L'agriculture est le principal gestionnaire de cet espace qui recèle également d'importants espaces naturels parmi lesquels les zones humides de la vallée de la Nied présentent un intérêt écologique et biologique remarquable.

Les plaines de la Seille et de la Nied occupent une moitié sud et est de cette unité, tandis qu'à l'ouest, le ruisseau de Vallières draine les espaces proches de Metz dans la partie centrale du plateau. Au nord de la commune de Les Etangs, le cours de la Nied s'infléchit à proximité d'un relief peu marqué souligné par la forêt de Saint-Hubert, dans laquelle s'ouvre le site protégé de la vallée de la Canner au nord de Vigy. Les bois de Chailly les Ennery, de Flévy et la forêt domaniale de Trémery marquent la limite de cette unité au nord-ouest ; tous les ruisseaux qui s'écoulent plus à l'ouest se jettent directement dans la Moselle.

Historiquement, ce vaste espace peu contraint a favorisé la constitution puis le renforcement d'un réseau particulièrement dense de routes rayonnantes qui, centré sur Metz, permet aujourd'hui une accessibilité aisée depuis l'ensemble des secteurs de cette unité. Plus récemment, le contournement est de Metz par l'A4 et la RN 431 a réalisé la liaison A4-A31. Enfin, la faible densité de ces espaces a permis d'implanter au sud du territoire du SCoT

et à proximité de la RD 910, l'aéroport régional de Metz-Nancy-Lorraine et la ligne nouvelle du TGV Est-Européen avec la gare Lorraine TGV de Cheminot. Cette disponibilité foncière n'a toutefois pas conduit à imposer la conjonction de la gare TGV et de l'aérogare préexistant.

**Quelques centres locaux plus ou moins dynamiques émergent, particulièrement aux franges du territoire du plateau oriental**

Un éloignement suffisant par rapport à Metz, une situation privilégiée par rapport à une infrastructure ou un carrefour, ou un statut de chef-lieu de canton pour certains, ont permis à quelques villages et bourgs de devenir des petits pôles locaux ayant vocation à structurer l'espace rural proche. C'est le cas de Verny, chef-lieu de canton de 1.900 habitants établi sur la RD 913 à 12 Km au sud de Metz ; Solgne, 1.100 habitants, est sur la RD 955 à 18 Km au sud de Metz et au sud du carrefour avec la RD 910 ; Rémillilly, 2.000 habitants, dispose d'une gare desservie par les TER et se situe à 19 Km au sud est de Metz sur la RD 999 ; Courcelles Chaussy, 2.900 habitants, est à 15 Km à l'est de Metz sur la RD 603 ; enfin Vigy, chef-lieu de canton de 1300 habitants est à 14 Km au nord-est de Metz sur la RD 67.

De façon générale, ces bourgs émergent en qualité de pôles locaux, grâce à une offre d'équipements et de services supérieure à celle qui est offerte en moyenne par les communes rurales dans ces territoires, certains au sud-est, à l'est et au nord paraissant particulièrement démunis. Par ailleurs, Courcelles Chaussy, Rémillilly et Solgne ont des projets pour développer des activités et de l'emploi. Mais actuellement, l'offre globale de ces centres secondaires reste encore notoirement insuffisante pour qu'ils puissent jouer pleinement un rôle de pôle relais par rapport à l'agglomération messine sur leur territoire.

## 2 La structuration spatiale du territoire



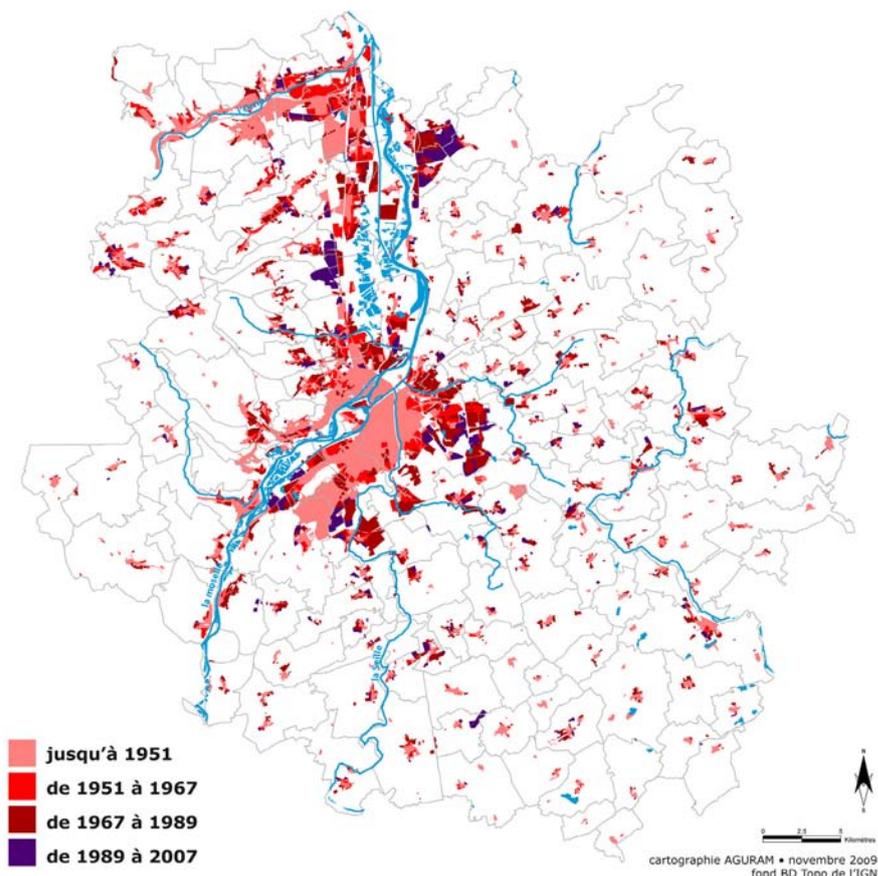
**La périurbanisation, pleinement à l'œuvre au niveau de l'unité urbaine, a été largement diffusée sur les plateaux**

Ici comme ailleurs en France, trois aspirations se sont combinées pour engendrer le phénomène de périurbanisation : le renchérissement considérable du foncier urbain a conduit à rechercher plus loin du terrain à bâtir moins cher ; l'aspiration à la nature a fait croire en une meilleure qualité de vie à la campagne ; la maison individuelle au milieu de son jardin a été idéalisée et a constitué le principal produit de la périurbanisation, pour ne pas dire son mode exclusif. Une amélioration notable du réseau routier, parallèlement au développement constant du taux de motorisation des ménages, a permis de répondre à ces objectifs en offrant facilité et rapidité d'accès aux lieux de travail.

Si un espace urbain continu a pu se former dans le secteur élargi de la vallée de la Moselle, c'est bien parce qu'au-delà des évolutions historiques et des options du SDAU N.M.L., ce phénomène a longtemps été à l'œuvre, et l'est encore en particulier autour de Metz. La totalité de l'espace situé en rive gauche de la Moselle entre Metz et Talange connaît actuellement une évolution de cette nature. Dans le secteur Orne-Moselle, les contraintes sont telles que la périurbanisation se reporte sur le plateau du Pays Haut où elle a déjà eu un impact important sur les communes les plus proches des échanges avec l'A4. Enfin, dans l'unité sud-ouest, la périurbanisation a principalement touché les communes de la vallée (Novéant et Corny), ainsi que, plus marginalement, Fey et les autres communes situées au pied des avant-buttes à proximité de l'A31.

Sur le plateau oriental, l'analyse de la périurbanisation à travers l'évolution de la tache urbaine montre qu'elle a d'abord concerné, dans les années 50-60, les secteurs est et sud de Metz ainsi que le Saulnois, tandis

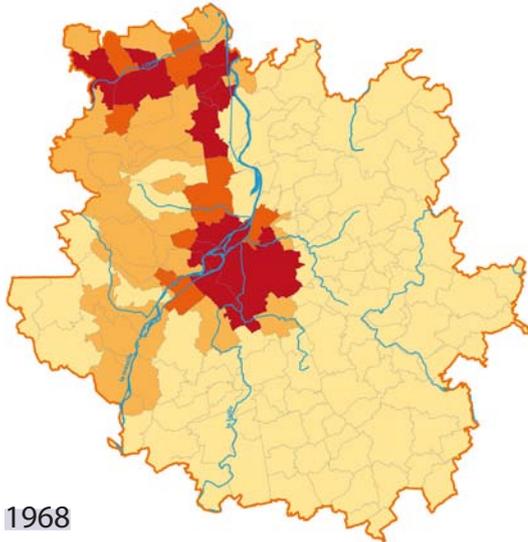
## ■ Evolution de la tache urbaine



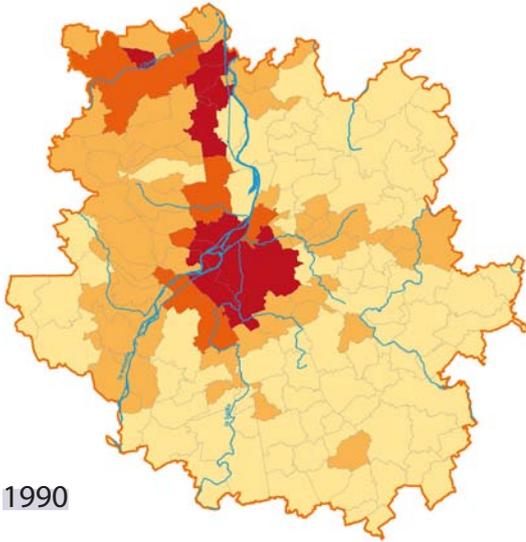
que les petits pôles périphériques de Vigy, Courcelles-Chaussy et Rémyilly s'étoffaient. Dans les années 70 et 80, alors que le phénomène gagne le Val Saint-Pierre (Pelre, Jury ...) et le secteur nord du plateau (Faily, Retonfey ...), il se poursuit dans le Saulnois, particulièrement dans la vallée de la Seille (Marly, Fleury) ainsi que dans les villages desservis par la RD 910 (Louvigny, Luppy, Béchy) et Solgne commence à prendre une nouvelle dimension. Dans les années 90 à 2007, la périurbanisation progresse peu dans les villages du nord, mais se poursuit à l'est (Pange, Coucelles sur nied) et la zone de l'aéroport apparaît dans le Saulnois.

## 2 La structuration spatiale du territoire

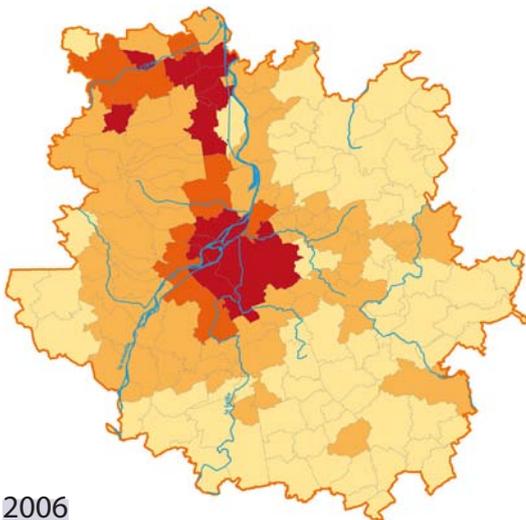
## ■ Evolution de la densité communale



1968



1990



2006

**Corollaire de la périurbanisation et de l'étalement urbain, la densité urbaine du SCoTAM a sensiblement baissé**

La mise en relation de la population avec la surface des zones urbanisées est très éclairante sur le phénomène de dédensification. En 1968, le territoire du SCoTAM qui comptait 310.000 habitants avait une densité de 34 habitants à l'hectare urbanisé. Entre 1968 et 1990, la population a progressé de 13 %, l'étalement urbain de 46 % et la densité a baissé de 23 %, passant à 26 habitants à l'hectare. Cette tendance s'est poursuivie entre 1990 et 2006 avec une croissance de 6 % de la population et de 11,5% de l'étalement urbain ; dans ce contexte, la densité qui baisse à nouveau de 5% est ramenée à 25 habitants à l'hectare urbanisé.

La cartographie de l'évolution de la densité de population urbaine montre la complexité et l'expression différenciée de ce phénomène sur le territoire bien qu'il reste insuffisamment précis pour saisir l'évolution de la ville de Metz. Il montre une dédensification notable de l'ensemble de l'axe mosellan au nord de Metz, ainsi que de la plus grande partie du secteur Orne Moselle et du Pays Haut et du secteur d'Ars sur Moselle et Ancy, au sud de la vallée de la Moselle. En revanche, une densification relative s'opère sur le plateau oriental, conséquence du repeuplement de communes rurales préalablement en dépression et qui n'ont souvent connu la périurbanisation que de façon plus récente, après que le patrimoine existant ait été réinvesti.

## 2 La structuration spatiale du territoire

**L'étalement urbain se poursuit sur l'ensemble du territoire et entraîne l'extension de l'agglomération urbaine continue vers l'est de Metz**

D'importantes opérations de renouvellement urbain sont entreprises, au nord sur les friches de la sidérurgie, en particulier à Amnéville qui y développe un pôle de loisirs, et au sud en particulier à Metz qui restructure le quartier de Borny et développe le Quartier de l'Amphithéâtre avec le Centre Pompidou Metz comme opération phare. Mais hormis quelques autres initiatives, le développement urbain de l'agglomération se poursuit principalement à l'aune de la périurbanisation et de l'étalement urbain.

Au nord de Metz, en rive gauche de la Moselle, les reliques d'espace naturel subsistant dans la plaine alluviale, sur les hautes terrasses ainsi que sur les bases pentes des côtes de Moselle, sont très convoitées à la fois pour le développement de zones d'habitat et de zones d'activités. Le désengagement des maîtres d'ouvrages sur les projets locaux d'infrastructure, une couverture incomplète du territoire par la DTA, une implication importante de l'Etat dans la maîtrise foncière des espaces concernés conduisent à ouvrir un débat sur le projet de territoire de ce secteur, qui devra nécessairement intervenir dans le cadre de l'élaboration du SCOT.

Après que le développement de la ville de Metz s'est porté principalement sur ses quartiers est (Grange aux Bois, Technopôle, Sébastopol, Hauts de Queuleu pour les plus récents), une extension de l'agglomération urbaine se dessine aujourd'hui vers l'est, au delà de Metz. Deux initiatives récentes de Metz Métropole vont avoir des conséquences notables de ce point de vue: l'implantation du nouveau CHR et d'un

pôle santé sur le site de Mercy, et la création d'une zone d'activités accompagnant la création de l'hôpital Robert Schuman sur le site de Lauvallières. À terme, ces deux opérations vont induire l'intégration de nouvelles communes dans l'unité urbaine: Montoy-Flanville et donc Coincy, ainsi que Ars Laquenexy et Peltre, entraînant Jury.

Dans le cadre de ces évolutions, les collectivités sont amenées à réfléchir tant à la géométrie de leurs coopérations intercommunales qu'aux compétences dont elles ont intérêt à se doter pour mieux maîtriser la gestion de leur territoire et la réponse la plus adaptée aux attentes des habitants.

## 2 La structuration spatiale du territoire

**L'agglomération est fondée à pousser plus avant la mise en œuvre du concept de l'écologie urbaine dans son SCoT**

À un moment où l'actualité des thèmes portés par le Grenelle de l'Environnement met en avant le principe de réintroduction de la nature dans la ville, l'agglomération messine se souvient qu'elle a eu cette préoccupation de longue date, sous l'influence de Jean-Marie PELT et de Roger KLAINE, à l'origine du concept d'écologie urbaine, développé à l'institut européen d'écologie de Metz.

L'une des dispositions les plus novatrices du Grenelle de l'Environnement concerne la mission confiée au SCoT d'assurer la préservation et la restauration des continuités écologiques. Dans ce cadre, la DIREN réalise une étude expérimentale sur «la trame verte et bleue dans l'aire du SCoT». Le district de l'agglomération messine du début des années 80 avait mis en place un plan vert d'agglomération qui a largement été mis en œuvre. Le «plan paysage» de la ville de Metz l'a réactualisé et enrichi sur son seul territoire en 2005. Par ailleurs, la communauté de commune Orne-Moselle a également réalisé un plan paysage. Sur ce thème, les dispositions de la DTA témoignent de la difficulté à mettre en place des dispositions opérantes. Les «coupures vertes à conserver ou à restaurer» indiquées au document graphique sont tellement peu justifiées tant dans leur contenu que dans leur géométrie, que leur mise en application ne peut être qu'incomprise.

Mais de façon générale, les initiatives visant à prendre en compte globalement les préoccupations du développement durable dans la planification et les aménagements restent balbutiantes. Pourtant elles apparaissent indispensables, tout particulièrement dans l'organisation et la structuration de la conurbation. Metz propose

l'aménagement d'un écoquartier sur les «Coteaux de la Seille» et seules quelques expériences d'approche environnementale de l'urbanisme sont envisagées sur le territoire.

**Les mutations économiques actuelles doivent être transformées en opportunités pour le territoire**

La révision générale des politiques publiques de l'Etat a un impact considérable sur le territoire, avec l'abandon de nombreux sites militaires et la perte consécutive de population et d'emplois (plus de 5.000 personnels militaires et civils) tout comme, dans une moindre mesure, la réorganisation de l'infrastructure hospitalière de l'agglomération.

A l'heure où un nouveau sursaut de la crise sidérurgique se fait sentir, chacun redoute qu'il s'accompagne d'une crise de l'industrie automobile qui est désormais la principale filière industrielle du territoire en terme d'emplois (de l'ordre de 6.000 emplois).

Ces événements constituent des risques majeurs pour un territoire déjà fragilisé par les crises passées et désormais soumis à la concurrence croissance exercée par l'attractivité de la puissance financière luxembourgeoise. Dans ce contexte la question est de savoir comment transformer ces difficultés en opportunités pour le développement futur de l'agglomération. À ce titre, l'obtention du label Eco-Cité délivré à Metz Métropole le 4 novembre 2009 par le ministère de l'écologie et du développement pour son projet Metz «EcoCité 128», en lien avec la perspective imminente de mise en œuvre de son projet de transport «Mettis», est de nature à réorienter le projet métropolitain en facilitant les partenariats, notamment avec l'Etat.

Parallèlement, l'élaboration du SCoT consti-

tue l'opportunité d'accompagner et d'élargir si possible au territoire du SCoTAM la réflexion de Metz Métropole, en vue de concevoir un projet exemplaire au regard des objectifs de cohésion et de mixité sociales et des enjeux du Grenelle de l'Environnement (transports collectifs, biodiversité, autonomie énergétique, ...).



**2** La structuration spatiale du territoire

Constat rétrospectif et situation actuelle

**2/ Des infrastructures de transport performantes profitant essentiellement à l'automobile**

**Une organisation radioconcentrique du maillage routier et ferroviaire**

Les autoroutes A31 et A4, renforcées depuis 2005 par la rocade sud (RN 431), constituent la base de l'armature routière interne au SCoTAM.

Le reste du maillage routier est essentiellement centré sur Metz. Ce système radioconcentrique est composé de seize axes départementaux majeurs rayonnant dans toutes les directions.

En dehors des autoroutes et des rocades, le seul axe sur le territoire du SCoT qui ne soit pas radial, est la RD 910 reliant Pont à Mousson à Sarrebruck en desservant l'aéroport Metz-Nancy-Lorraine et la gare TGV de Louvigny.

Le réseau de routes secondaires et tertiaires est lui aussi assez dense.

L'A31 a un statut d'artère principale concentrant à la fois les trafics de transits internationaux et nationaux, mais sert également de rocade (voie urbaine) à l'agglomération messine. Elle supporte ainsi la majorité des trafics locaux et d'échanges, ce qui génère des problèmes récurrents de congestion, en particulier aux abords de Metz et durant les heures de pointe.

**Des liaisons est / ouest difficiles**

La Moselle, les voies ferrées et l'autoroute A 31 sont autant de coupures qui limitent les possibilités de liaison en particulier entre l'est et l'ouest du territoire. Les quelques liaisons existantes transitent par des ouvrages d'art souvent saturés en heures de pointe.

**Seize gares ou haltes ferroviaires couvrent le territoire. Leur répartition est assez régulière sur le réseauTER**

En complément de l'important réseau routier, le territoire dispose d'une étoile ferroviaire à trois branches, permettant une bonne irrigation, en particulier dans ses parties les plus peuplées (sillon lorrain). A l'inverse le secteur sud et le quadrant nord-est ne sont pas desservis par les TER mais restent couverts par le réseau TIM.

Seize gares ou haltes ferroviaires jalonnent le territoire. Leur répartition est assez régulière sur le réseauTER.

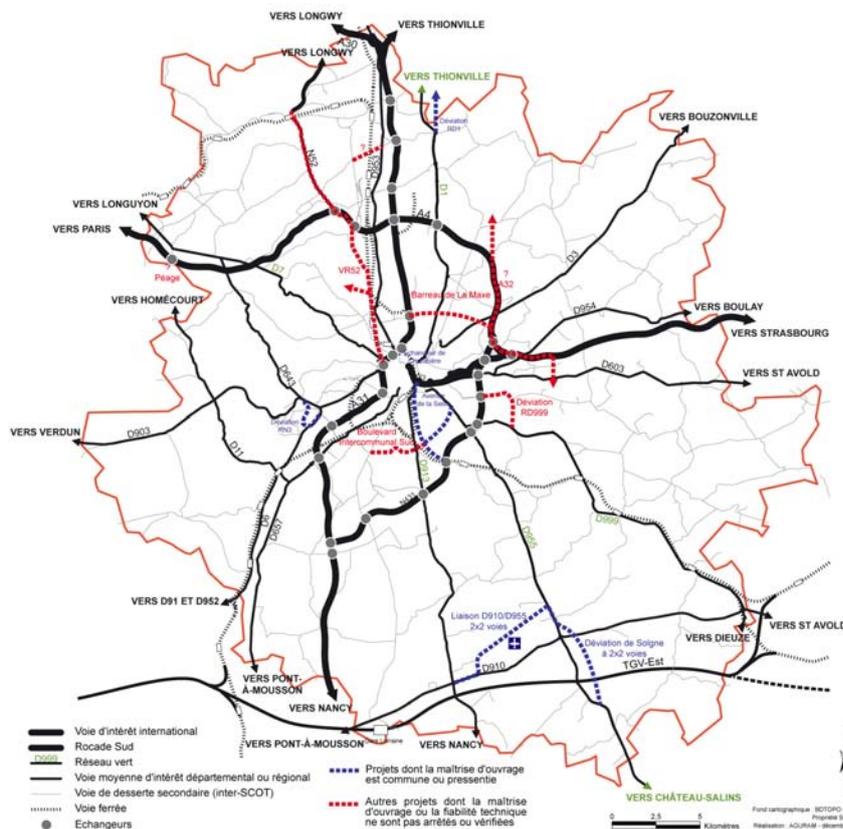
**Un déséquilibre dans la distribution de l'offre en transports collectifs et une offre concentrée dans les vallées**

Les transports collectifs routiers sont assurés par le réseau ferroviaire régional, le réseau de transports interurbains TIM du Conseil Général de la Moselle et un réseau urbain (TCRM) couvrant les 40 communes de Metz Métropole (PTU).

L'offre des réseaux de transport (routiers et ferroviaire) s'est historiquement organisée dans les vallées de la Moselle et de l'Orne compte tenu du passé industriel des vallées, des densités d'emploi, d'habitants et des infrastructures routières et ferroviaires qui les composent.

La concentration de l'offre dans le sillon et sur l'ouest du territoire fait de cet axe

**Le maillage routier**



## 2 La structuration spatiale du territoire

l'épine dorsale du réseau de transports collectifs du SCoTAM en fort contraste avec le reste du territoire.

Les gares se trouvant sur l'axe du sillon lorrain et de la vallée de l'Orne concentrent le plus grand nombre de services par jour (gares de Metz, d'Hagondange, de Maizières-lès-Metz et d'Ars-sur-Moselle).

### Une desserte interurbaine (TIM) très inégale, essentiellement concentrée dans les vallées de la Moselle et de l'Orne

En dehors des deux principales vallées (Orne et Moselle), de nombreuses communes disposent d'une offre interurbaine faible (entre 0 et 7 A/R par jour) ayant parfois des services aller sans possibilités de retour le soir. Certaines communes des communautés de communes du sud-est (Rémillly, Vernois) ne disposent d'aucune desserte interurbaine.

On constate depuis septembre 2009 une meilleure continuité de l'offre, permettant aux usagers (notamment travailleurs) de voyager toute l'année sans restriction de service pendant les vacances scolaires.

### Seuls Metz et la première couronne bénéficient d'une bonne couverture par le réseau de transports urbains

L'offre en transports collectifs urbains est globalement bonne (plus de 50 aller / retours quotidiens) sur le réseau principal desservant Metz et sa première couronne. Au-delà, l'offre décroît rapidement en s'éloignant de la ville centre. À cela s'ajoutent les systèmes de rabattement par navettes qui, en imposant des ruptures de charge, pénalisent un peu plus les usagers des communes les plus éloignées.

Il n'existe pas de ligne de « rocade » dans le réseau urbain messin. Ainsi, le transit des bus par le centre-ville est quasi incontournable en particulier pour les déplacements de périphérie à périphérie.

### Hors période de pointe, les infrastructures assurent de bonnes conditions d'accessibilité automobile et ferroviaire

La densité et la performance des infrastructures routières et ferroviaires optimisent les temps de parcours, et garantissent une bonne accessibilité du territoire du SCoTAM.

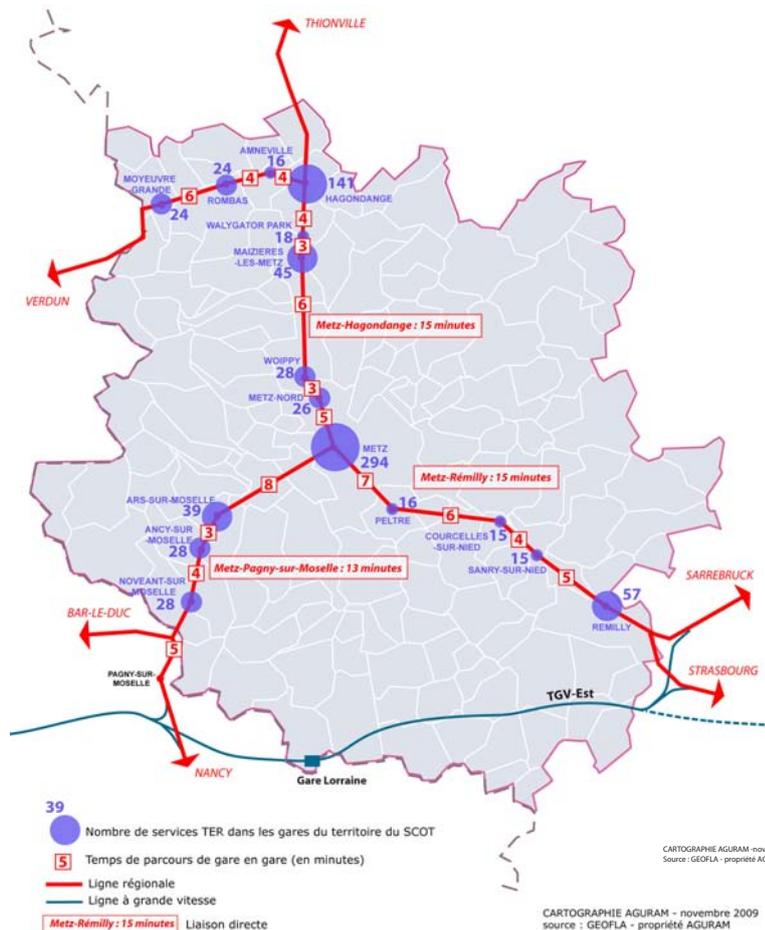
Les secteurs situés à proximité du sillon lorrain et notamment de l'autoroute A31 peuvent accéder à l'ensemble des communes du territoire en moins de 35 minutes (hors situation de saturation du réseau). Ainsi par exemple, hors période de pointe, plus de 80% de la population du SCoTAM est située à moins de 20 minutes de Metz ou d'Ennery.

Cependant, quelques secteurs qui ne sont pas directement connectés à l'A31 ou à l'A4 (comme Vigny ou Rémillly, ...) connaissent des conditions d'accessibilité et d'échanges moins favorables avec le reste du territoire.

### Un réseau TER performant pour les secteurs desservis

Le réseau ferroviaire est également performant et les meilleurs temps d'accès en gare de Metz n'excèdent pas 25 minutes depuis toutes les gares du territoire. Ce réseau garantit également de bonnes conditions d'accessibilité interne au SCoTAM et concurrence même les temps de parcours de gare à gare, par rapport à la voiture individuelle.

#### Les gares



Constat rétrospectif et situation actuelle

**I**  
**ORGANISATION  
DU TERRITOIRE**

**2** La structuration spatiale du territoire



Constat rétrospectif et situation actuelle

**Un réseau de transports interurbains peu attractif tant au niveau de la structure de son offre que de ses temps de parcours**

En dehors de quelques services express, les transports interurbains ne sont pas concurrentiels à l'automobile notamment en termes de temps de parcours. En effet, ils augmentent de façon importante à mesure qu'on s'éloigne de Metz, allant jusqu'à positionner certaines communes à près d'une heure de la ville centre (exemple de Moyeuvre Grande ou Arry).

De plus, la configuration radioconcentrique de son réseau privilégie les relations vers Metz. Empruntant le réseau de voirie, le réseau TIM subit les problèmes de circulation, en particulier aux heures de pointe, accentuant la difficile compétitivité des transports collectifs par rapport à la voiture individuelle.

**Un manque de complémentarité entre les réseaux de transports**

Les réseaux de transports collectifs ne se complètent pas toujours suffisamment et se trouvent trop souvent en concurrence les uns avec les autres. Dans certains secteurs qui le justifieraient, aucune complémentarité ou articulation n'est assurée entre les réseaux : par exemple, aucune ligne TIM ne dessert la gare d'Amnéville. En conséquence, il est difficile et décourageant pour l'utilisateur de réaliser une chaîne de déplacements en transports collectifs pour de très nombreux trajets.

En termes de pôles d'échanges, seule la gare centrale de Metz et la gare routière constituent des lieux d'interconnexion entre les réseaux ferroviaire, des TCRM, des TIM et les vélos. Les rabattements sur les autres gares et haltes ferroviaires du SCoTAM sont aujourd'hui très limités.

Enfin, l'absence de titres de transport interopérables participe au manque de complémentarité et de lisibilité des réseaux.

**Une offre de stationnement public très abondante à Metz**

Le centre de Metz, avec 13 500 places, dispose d'une offre de stationnement public supérieure à la moyenne des agglomérations de même taille <sup>1</sup>.

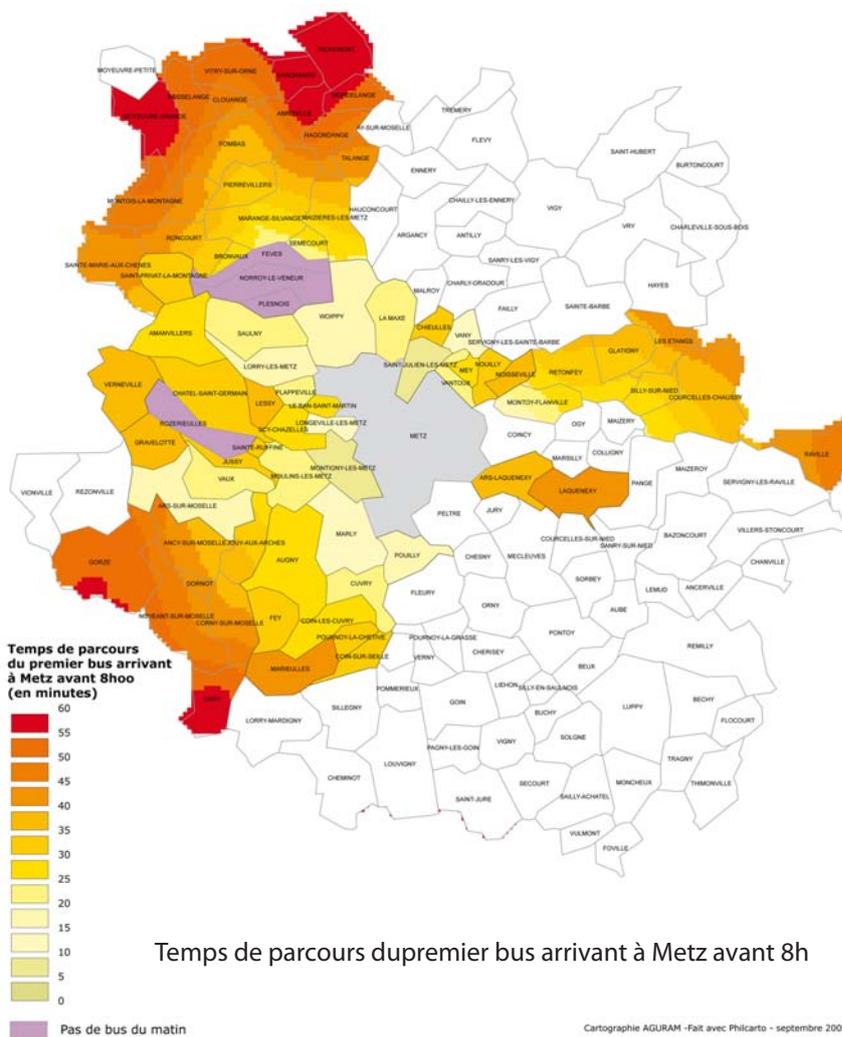
Le stationnement dans les parkings publics représente 58% de l'offre, le stationnement payant sur voirie 17.5% et le stationnement gratuit sur voirie 25%.

Le tarif horaire moyen dans les parcs messins est légèrement supérieur à la moyenne des tarifs observés dans des villes comparables (1,08€ contre 0,95€) et tend à augmenter.

Le centre messin possède un grand nombre de places de stationnement sur voirie. Elles constituent l'un des principaux leviers d'action que maîtrise la collectivité pour définir sa politique de déplacements.

<sup>1</sup> Observatoire du stationnement 2009.

**Temps de parcours des cars TIM le matin (horaire janv. 2009)**



Temps de parcours du premier bus arrivant à Metz avant 8h

## 2 La structuration spatiale du territoire

**L'offre de transports collectifs connaît des évolutions différenciées selon les réseaux.****Une forte augmentation de l'offre ferroviaire**

Le réseau ferroviaire a connu ces dernières années une augmentation significative de son offre. On constate, entre 2005 et 2008 une évolution de + 42% du niveau d'offre (trains x Km) sur le réseau TER. Cette amélioration s'accompagne d'une recherche de cadencement sur le réseau, en particulier à certaines heures (par exemple entre Metz et Nancy)

**L'offre TIM s'est adaptée pour mieux assurer la desserte scolaire**

L'offre TIM, davantage tournée vers la desserte des établissements scolaires du territoire du SCoTAM, s'est progressivement adaptée à l'évolution de la carte scolaire en reliant les territoires à leurs collègues et lycées.

**Une stagnation de l'offre de transports urbains qui a dû s'adapter au nouveau périmètre de transports urbains**

Le réseau urbain de l'agglomération messine tend à progresser ; il a connu une évolution globale de l'offre de +85% depuis 1990 et a dû répondre à la croissance du PTU. Mais on observe, sur une période plus récente (entre 2004 et 2009) une stagnation de l'offre (+2,3%).

**Le développement du réseau cyclable est en cours, mais principalement motivé par le vélo loisir**

On constate à l'échelle du SCoTAM une progression dans le développement de l'offre de réseau cyclable. Les initiatives telles que le « fil bleu » dans la vallée de l'Orne, l'ouverture du plateau piétonnier messin aux vélos, la création de zones de

rencontre et le développement des zones 30 dans certaines communes traduisent une meilleure prise en compte du vélo. La réflexion commune de trois EPCI (CCPOM, Maizières et Sillon Mosellan) sur le réseau cyclable va également dans ce sens. Mais la motivation principale de ces initiatives reste les déplacements liés aux loisirs ; bien qu'il ne soit pas à même de répondre à toutes les catégories de besoins, le rôle que ce mode de déplacement peut jouer pour assurer d'autres déplacements à courte distance et reste insuffisamment pris en compte.

**Des projets d'infrastructures parfois contestés prévoient de compléter le maillage des grandes voiries**

Un certain nombre de projets de voiries sont à l'étude ou en cours de réalisation afin de compléter le maillage actuel. Ils ont pour principal objectif d'atténuer les nuisances et les problèmes de circulation dans la traversée des centres urbains et sont dispersés sur l'ensemble du territoire (déviation des RD 910/D955 (au niveau de l'aéroport), de Solgne, de la RN3 (au niveau de Moulins-lès-Metz), de la RD 999, ...). D'autres projets poursuivent les mêmes objectifs tout en améliorant les liaisons nord-sud afin notamment de délester l'A31 : la mise à 2x2 voies de la RN52 (projet contesté sur certaines parties de son tracé) et la RD1 qui reste incomplètement aménagée. Enfin, l'opportunité de construire l'A32, au regard des préoccupations de développement durable, cède la place dans les préconisations de l'Etat, à des aménagements qualitatifs de l'A31 à courts et moyens termes.



## 2 La structuration spatiale du territoire

### La décentralisation et le Grenelle de l'Environnement modifient le cadre des décisions en matière de grandes infrastructures

Les grands projets d'infrastructures s'inscrivent dans un nouveau contexte. D'une part, la poursuite du processus de décentralisation a conduit au transfert d'un grand nombre de routes nationales au Conseil Général de la Moselle qui devient de ce fait le principal maître d'ouvrage pour les projets nouveaux. D'autre part, le contexte financier et les réflexions du Grenelle de l'environnement, ont conduit l'Etat à suspendre la réalisation des nouveaux projets de grandes infrastructures (autoroutes, aéroports,...).

Par ailleurs, les vitesses offertes sur les grands axes autoroutiers et routiers ne devraient plus s'accroître ; elles risquent même de stagner voire de diminuer. En effet, la vitesse sur l'A31 est désormais limitée à 110km/h, voire 90km/h sur certaines sections, afin d'améliorer la sécurité et de fluidifier la circulation.

### La saturation du sillon ferroviaire entre Nancy et Luxembourg limitera la progression de l'offre ferroviaire

L'offre ferroviaire ne connaîtra pas une évolution aussi forte que celle de ces dernières années. La saturation du sillon ferroviaire entre Nancy et Luxembourg limitera l'augmentation du nombre de trains. C'est plutôt dans le développement de la capacité des trains (wagons à forte capacité par exemple ou doublés) que l'offre pourra évoluer à court terme en attendant des mesures plus lourdes pour augmenter les capacités du sillon, en pariant notamment sur un report du fret.

### La mise en œuvre du projet METTIS à l'horizon 2013

Le projet METTIS de l'agglomération Messine (TCSP, axes aménagés, réseau de bus restructuré) programmé à l'horizon 2013 devrait redynamiser le réseau (régularité et gain de temps de parcours), augmenter le niveau d'offre et apporter de meilleures conditions d'accessibilité en transports collectifs (mise en place de pôles d'échanges et trois parkings relais)

Ainsi, les deux lignes BHNS<sup>2</sup> auront une fréquence de 6 minutes en heure de pointe (soit 3 minutes sur le tronc commun) et 10 minutes en heure creuse sur une amplitude horaire élargie. Ce projet améliorera l'offre en transports collectifs de l'agglomération et assurera une meilleure accessibilité des communes périphériques (gain de temps de parcours des lignes périphérique profitant des axes aménagés, optimisation du réseau secondaire par un rabattement sur le TCSP...).

### Des évolutions vers une meilleure complémentarité des réseaux de transports

La récente réorganisation des TIM (sur le territoire du SCOTAM en septembre 2009) prend davantage en compte le rabattement des lignes sur les gares du territoire, propose aussi une adaptation des horaires pour un public plus large que les scolaires et offre une nouvelle tarification attractive.

De plus la création de parkings autour des gares du territoire (exemple de Woippy, d'Ars sur Moselle), ou les lignes expérimentales sur Ars-sur-Moselle en rabattement sur la gare, laissent présager une recherche de meilleure complémentarité des réseaux entre eux et s'ouvre à une utilisation par un public plus large.

### Des avancées sont attendues concernant les modes doux et la diminution de la mobilité individuelle

Les réflexions engagées par le Conseil Régional sur les aires de covoiturage peuvent également offrir des alternatives crédibles dans un objectif de diminution de la mobilité individuelle (site internet de covoiturage en projet).

La ville de Metz a pour ambition de développer davantage les itinéraires cyclables (schéma directeur cyclable en cours d'élaboration). Elle réfléchit actuellement à la mise en place de vélos en libre service. En complément, les parcs relais bénéficieront de parkings vélos sécurisés. Cette augmentation de l'offre cyclable pourra à terme accroître le nombre des déplacements à vélos en ville.

<sup>2</sup> Bus à Haut Niveau de Service.

## 2 La structuration spatiale du territoire

**L'A32 est-elle indispensable au territoire ?**

La réalisation de nouvelles infrastructures routières (déviation à 2x2 voies, A32,...) ne fera qu'accroître le trafic automobile sur le territoire. Ces projets sont-ils indispensables à l'attractivité du territoire ?

**Comment assurer un droit au transport pour tous ?**

La poursuite du développement de l'offre en transports collectifs sur les vallées pénalise exclusivement les habitants des communes situées au-delà de ces corridors. Dans ces conditions, comment assurer un droit au transport pour tous ?

Le développement de lignes de transport performantes n'est pas généralisable sur tout le territoire du SCoTAM. Dans ce cas, ne doit-on pas privilégier ces dessertes (transports ou autre) dans les secteurs à forte densité (population, emplois, équipements) à l'exemple de Valenciennes (issu de la politique ABC des Pays Bas<sup>3</sup>) : « la bonne entreprise au bon endroit » ?

**L'armature routière et ferroviaire du territoire ne peut-elle pas être mieux mise à profit pour les transports collectifs ?**

Le territoire du SCoTAM bénéficie d'une armature routière et ferroviaire très performante qui pourrait être le support de développement de l'offre TC (à l'instar de Strasbourg où le réseau interurbain bénéficie de voies réservées sur les grandes pénétrantes de la ville).

La présence de voies ferrées désaffectées sur le territoire pourrait être utilisée pour des aménagements de liaisons douces (vélos, piétons TC...), et être ainsi valorisée.

**Organiser et Intensifier le rabattement des transports sur les gares**

Les gares doivent être considérées comme des lieux de centralité d'un point de vue urbain mais également pour la structuration, la hiérarchie et la complémentarité des réseaux. Et la question est posée de l'opportunité de créer de nouvelles haltes ferroviaires sur le réseau existant.

Le réseau ferroviaire présente des temps de parcours très compétitifs. Une organisation et une intensification du rabattement sur les gares périurbaines semblent constituer une opportunité très intéressante.

La cohérence du réseau ferroviaire avec les densités urbaines peut être une opportunité pour réfléchir au potentiel foncier autour des gares.

Les pôles d'échanges réalisés dans le cadre du projet TCSP de l'agglomération messine seront un moyen d'organiser de la complémentarité entre les différents réseaux de transport à l'échelle du SCoTAM.

<sup>3</sup> La « politique ABC » est une politique de mise en cohérence de la localisation des fonctions urbaines avec leur besoin en déplacements (en transports collectifs, en stationnement...). Les zones de localisation sont définies en fonction de critère d'accessibilité (A : Bonne accessibilité en transports collectifs ; B : Accessibilité raisonnable ; C : Bonne accessibilité routière)

## 2 La structuration spatiale du territoire



## 3/ De nouvelles centralités développées principalement au niveau des nœuds de circulation

## Une multi polarisation s'opère sur l'ensemble du territoire urbain de l'agglomération

Parce qu'elles constituent d'importants générateurs d'emplois, de déplacements et de flux, certaines zones d'activités monofonctionnelles ou sectorisant plusieurs types d'activités, bénéficient d'une attractivité telle qu'elles peuvent être considérées comme des pôles d'intérêt local, régional, voire supérieur. Bien que limités dans leurs fonctions, car très éloignés des concepts de mixité des usages, ces pôles peuvent constituer des lieux propres à l'éclosion d'une certaine forme de vie sociale. Ils ont donc été considérés comme de nouvelles formes de centralités, par rapport aux centres-villes historiques des communes.

Dans l'agglomération messine, plusieurs centralités de différentes natures peuvent être distinguées. La ville de Metz, notamment à travers son centre-ville, constitue un pôle administratif et tertiaire d'intérêt régional, mais le Technopôle constitue une nouvelle centralité tertiaire, tandis que Mercy constituera un nouveau pôle de santé avec l'implantation du CHR ; Metz est aussi un pôle d'enseignement supérieur, avec ses trois sites universitaires ; c'est enfin le principal pôle culturel. Avec Metz, Amnéville constitue l'autre pôle principal en matière de tourisme et de loisirs.

Concernant les autres centres, qu'ils soient commerciaux, logistiques ou industriels, leur création a été déterminée par la proximité d'un lien direct avec une infrastructure routière majeure. C'est le cas de toutes les zones commerciales qui s'égrainent à proximité plus ou moins immédiate de l'axe de l'A31, entre Mondelange au Nord et Actisud jusqu'à Jouy aux Arches vers le

sud : Hagondange, Talange, Semecourt, Woippy et La Maxe. La zone commerciale du Technopôle de Metz est articulée sur le croisement entre l'A4, la RN 431 et la RD 955, ainsi qu'avec la proximité de l'unité industrielle PSA automobiles. Seules les zones commerciales de Marly échappent à ce modèle en suivant une logique de proximité des habitations. Le principal pôle logistique Eurotransit à Ennery-Tremery, est situé sur la RD1 à 4 Km au nord de son échangeur avec l'A4, tout comme la deuxième unité industrielle PSA automobiles.

## La multiplication de ces pôles est génératrice d'une croissance déstructurée de l'agglomération

La multiplication et le développement de ces pôles autocentrés pose la question de la gestion des liens fonctionnels et surtout urbains avec le reste du territoire de l'agglomération. C'est bien la cohérence de son développement qui est remise en cause par une croissance au coup par coup, sporadiques, au gré des opportunités foncières et des rentes de situation créées par l'aménagement des grandes infrastructures.

La recherche d'une organisation globale de l'espace urbain allant au-delà de l'aménagement de la seule «zone» fait défaut, de même qu'une appréciation globale de la place de la nature et de l'environnement dans la ville pour déterminer les conditions d'aménagement de chacune d'elles. Plus globalement, l'absence d'une prise en compte des points forts du grand paysage des côtes de Moselle a pu conduire à des décisions irrémédiablement pénalisantes pour la conservation de ses qualités.

## Des pôles, inégalement créateurs d'emplois et toujours dévoreurs d'espace

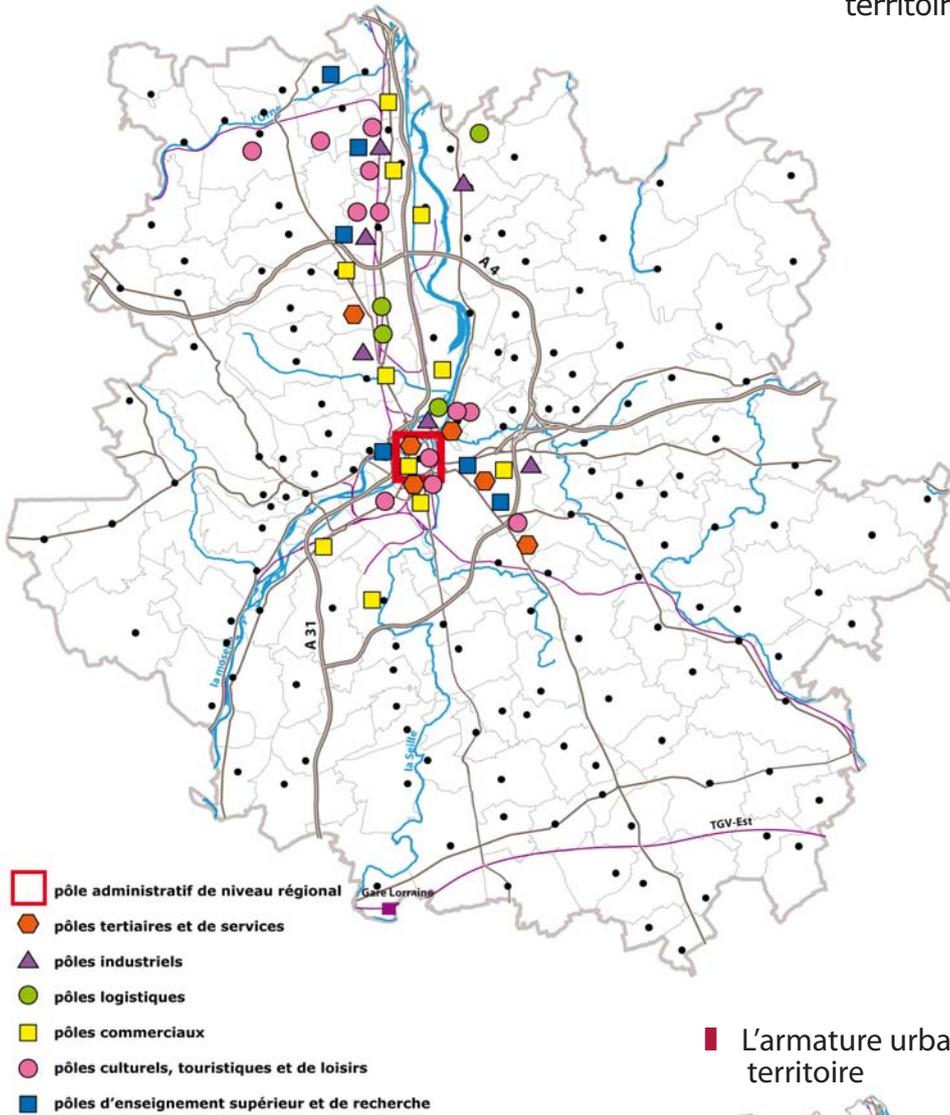
Une analyse rapide de la densité d'emplois à l'hectare a été faite sur huit sites différents: les deux sites industriels de la SMAE<sup>1</sup>, la partie logistique de la zone Eurotransit, les zones mixtes d'activités d'Actipôle Metz-Borny et de Woippy Berlange, la zone commerciale et de services Actisud, le Technopôle de Metz et la zone tertiaire et de services de reconversion d'une friche industrielle: la Tannerie à Saint-Julien Lès Metz. Les surfaces de ces zones varient entre 4 ha pour la Tannerie, 144 ha pour Actisud et 430 ha pour Eurotransit.

Les différences de densité d'emplois à l'hectare sont très éclairantes. La densité la plus faible concerne le pôle logistique Eurotransit: 8 emplois à l'hectare sur 430 ha. Ensuite vient la zone de Berlange Woippy avec 18 emplois à l'hectare sur 18 ha. Actisud, Technopôle et Actipôle comptent respectivement 25, 29 et 31 emplois à l'hectare sur des surfaces de 144, 136 et 107 ha. Les pôles industriels de la SMAE comptent respectivement 54 emplois à l'hectare sur la zone de 84 ha de Trémery et 61 emplois à l'hectare sur les 41 ha de Metz-Borny. Quant à la Tannerie, elle compte 225 emplois à l'ha sur 136 ha.

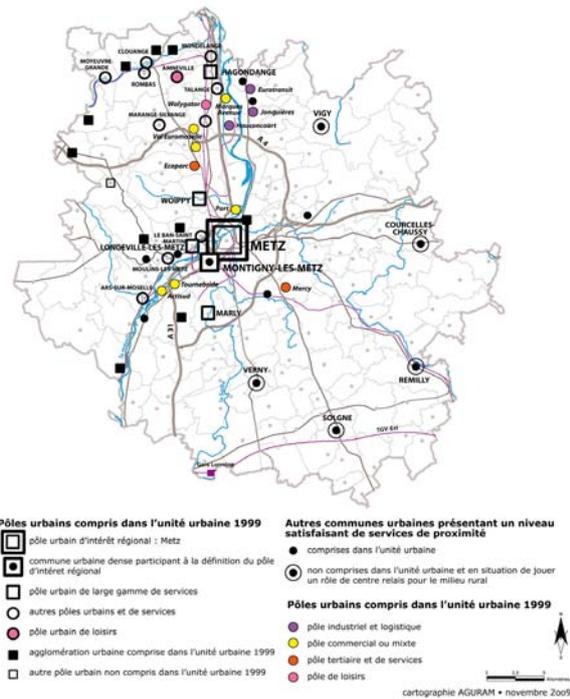
<sup>1</sup> SMAE : Société Automobile Mécanique de l'Est

2 La structuration spatiale du territoire

Les pôles



L'armature urbaine du territoire



Constat rétrospectif et situation actuelle



## 2 La structuration spatiale du territoire

### Une relation privilégiée perdue entre grandes infrastructures et développement de nouveaux pôles économiques

Au nord de l'A4, la Communauté de Communes Orne-Moselle attend la mise en œuvre par l'Etat du projet d'aménagement de la RN 52 (VR 52) pour développer de nouvelles zones d'activités sur les quelques espaces non urbanisés qui subsistent au pied des côtes de Moselle.

Après le développement de l'urbanisation dans l'ensemble du quadrant sud-est du territoire communal de Metz, articulé de part et d'autre d'une première section de la RN 431, l'ouverture de la rocade sud de Metz jusqu'à l'échangeur de Fey sur l'A31 amène Metz Métropole à réfléchir à la stratégie foncière pertinente pour maîtriser le développement de l'urbanisation autour de cette nouvelle infrastructure. Cette maîtrise a notamment pour objectif de lui garantir une réponse à ses enjeux de développement, dans les meilleures conditions économiques. Les options restent toutefois à définir précisément dans le cadre de la nouvelle donne foncière de l'agglomération liée à la libération d'importantes emprises militaires, mais aussi en cohérence avec sa labellisation «Ecocité».

La mise en service de la RD 955 portée à 2x2 voies, qui a généré le transfert du nouveau CHR sur le site de Mercy et préparé le développement d'un «pôle santé», offre par ailleurs une vitrine convoitée pour les zones d'activités de la communauté de communes du Val Saint-Pierre, qui y a saisi cette opportunité pour développer les zones réservées au développement d'activités dans les documents d'urbanisme communaux.

Le Conseil Général de la Moselle a envisagé la création d'une importante zone d'activité au carrefour de la RD 955 et de la RD 910 (dont le réaménagement est prévu au droit de l'aéroport). Ce projet est aujourd'hui en

sommeil, mais il s'apparente, dans ses motivations, au projet développé par la Région Lorraine, concernant «l'espace central». Ces réflexions visent à valoriser des territoires situés à la conjonction des grandes infrastructures de déplacements (ici, l'A31 et l'hypothétique A32, l'aéroport régional et la gare TGV de Cheminot) et à équidistance des pôles de main d'œuvre. C'est un concept apparenté aux motivations qui ont prévalu pour développer le centre relais au carrefour autoroutier de Semécourt entre Metz et Thionville, replacé ici entre Metz et Nancy, c'est à dire aux environs de Pont-à-Mousson, en totale déconnexion avec les trois agglomérations.

Dans le cadre de l'élaboration du SCOT, cette vision de l'aménagement du territoire devra être replacée dans une perspective de développement durable et évaluée au regard de ses principes, notamment tels qu'ils se dessinent après le Grenelle de l'Environnement (utilisation économe des espaces naturels, préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières, rationalisation des demandes de déplacements, réduction des émissions de gaz à effet de serre, diversité des fonctions urbaines et rurales, etc.).

## 2 La structuration spatiale du territoire

**L'évolution de la législation est en train de modifier les conditions du développement de l'urbanisme commercial**

La législation sur le commerce est en pleine évolution. La loi de modernisation économique (LME), a modifié la composition des commissions départementales et nationale d'aménagement commercial. Mais elle a surtout eu pour effet de remplacer les critères économiques pris en compte pour délivrer les autorisations, par des critères relatifs à l'aménagement du territoire et au développement durable, plus conformes aux exigences de la commission européenne. Il s'agit donc d'une réorientation susceptible d'être lourde de conséquences, en particulier dans un contexte où la législation nationale issue du Grenelle de l'environnement évolue vers une limitation de l'étalement urbain et un objectif de revitalisation des centres urbains, et que des initiatives se font jour pour réorganiser, requalifier et maîtriser le développement des entrées de ville.

Conjuguée au développement du commerce par Internet, qui connaît une progression considérable, l'évolution de la législation sur l'urbanisme commercial et les dispositions issues du Grenelle de l'environnement créent un contexte favorable à un redéploiement commercial en milieu urbain et à la diffusion d'un service commercial de proximité répondant mieux aux attentes actuelles tant dans les quartiers urbains qu'au niveau des centres de services ruraux. Ces orientations semblent déjà se dessiner à Metz avec les opérations péricentrales du boulevard de Trèves et du quartier de l'Amphithéâtre. Par ailleurs une dynamique de multiplication des supérettes ouvertes en particulier par les enseignes du commerce discount dans les bourgs relais périphériques ou sur le plateau du Pays Haut ainsi que dans de nombreux quartiers urbains, est déjà engagée. Enfin, les enseignes commerciales établies, ainsi que des

initiatives commerciales spécifiques développent un service de vente par livraison à domicile. Toutes ces évolutions tendent à remettre en cause la pérennité des pôles commerciaux et plus particulièrement les plus anciens et les plus mal structurés, tandis qu'apparaissent de nouvelles formes de centres commerciaux de périphérie, plus intégrés, comme l'opération Metzantine à Metz-Technopôle.

**Dans ce contexte, l'évolution de certains pôles vers la friche urbaine n'est pas à exclure**

C'est déjà le cas pour un certain nombre de zones d'activités anciennes, fragilisées par une organisation insatisfaisante, une accessibilité insuffisante ou altérée à certaines périodes, ou encore d'un aspect dégradé. Certains secteurs d'Actisud sont dans ce cas. Des opérations de réhabilitation de ces zones sont envisagées à l'initiative des collectivités, comme par exemple Metz Deux Fontaines ou Metz Actipôle sur lesquelles travaille la Ville de Metz. Cela permet d'imaginer des scénarios d'évolution future de ces zones sans lesquels le phénomène d'instabilité des occupations, de dégradation d'un parc devenu inadapté, et au final une vacance prolongée des surfaces existantes pourrait s'aggraver et s'étendre.

Mais l'obsolescence peut également toucher les locaux tertiaires, en particulier lorsqu'il s'agit de constructions ne répondant plus aux normes recherchées actuellement en matière de qualité environnementale et de maîtrise des charges, ou de proximité d'équipements et de services et plus globalement de mixité urbaine. Plusieurs opérations du Technopôle 1 de Metz sont victimes de ces conditions et connaissent un temps de vacance prolongé. Ici, la desserte prochaine par le projet de transport «Met-tis» justifie de repenser l'aménagement de ce quartier dans une perspective de densification permettant de supporter le coût d'une reconstruction.

Espace agricole et  
développement urbain1/ L'agriculture : un rôle important  
sur le territoire

**Les espaces agricoles et forestiers remplissent des fonctions multiples et diversifiées bénéficiant à l'ensemble du territoire**

**La fonction économique reste prépondérante**

La fonction principale des espaces agricoles, qui s'est imposée à partir du Moyen-Âge, est économique. Jusque dans les années 50-60, l'agriculture est un élément de prospérité économique essentiel du territoire, à côté de l'industrie lourde. Ensuite, la mondialisation a progressivement perturbé l'économie agricole et la politique agricole commune (PAC) a tenté de pallier ces effets négatifs.

Aujourd'hui dans le SCoTAM, on peut évaluer grossièrement la valeur des productions agricoles à 75 millions d'euros (sans compter environ 20 millions de subventions européennes), celle des productions agro-alimentaires à 550 millions d'euros, la production de bois (hors revenus de la chasse) rapportant un peu plus de 4 millions d'euros. Mais l'activité agricole fait également vivre des services aux entreprises en amont (matériel agricole, gestion des entreprises agricoles...) et génère d'autres activités, comme celle du port de Metz ou l'industrie agro-alimentaire.

**L'emploi agricole est fortement à la baisse**

La part d'actifs agricoles majoritaire en France jusqu'après la grande guerre a ensuite baissé progressivement pour atteindre environ 3%. Dans le SCoTAM, on peut évaluer aujourd'hui l'emploi agricole direct à 1600 personnes, l'emploi dans les indus-

tries agro-alimentaires à 2700 personnes, et l'emploi de l'ensemble de la filière bois à 500 personnes.

**Des espaces à haute valeur environnementale, mais en régression**

Les espaces agricoles, forestiers et les surfaces en eau remplissent des fonctions environnementales d'autant plus importantes qu'elles sont concentrées sur des espaces en régression. C'est dans ces zones que se trouvent la biodiversité du SCoTAM (essentiellement dans les bois, les étangs et les prairies), ses capacités auto-épuratrices de l'air (photosynthèse) et de l'eau (rivières, boues de stations, nappes phréatiques), et ses capacités de régulation micro-climatique (rafraîchissement de la température en été et évapo-transpiration). Ce sont également ces espaces qui constituent la principale zone d'approvisionnement de la ressource en eau du territoire.

**Une fonction de plus en plus appréciée des urbains en matière de cadre de vie, de paysage et d'espace de récréation**

Il faut insister sur l'importance croissante des espaces agricoles, forestiers et aquatiques dans la perception de la population, en particulier urbaine ou issue de la ville, de leur impact sur la qualité de leur cadre de vie quotidien. A ce titre les parcelles agricoles ou les petits bois les plus proches de la ville, ou qui subsistent en ville, jouent un rôle important.

La fonction récréative (sport, détente, nature,...) des petits et grands espaces naturels, est également primordiale à proximité des

agglomérations. Le territoire du SCoTAM jouit de grands espaces boisés (coteaux de Moselle, forêts domaniales de Villers-Befey, Bois de l'Hôpital...) ou ouverts (plateaux de l'aéroport, vallée de la Nied,...), très fréquentés les week-ends. Comme la pêche, la chasse représente une activité récréative, une source de revenu non négligeable pour le secteur forestier.

**L'espace agricole ne doit pas être considéré comme un espace homogène. Ses fonctions sont diverses et ses filières de production agricole en évolution**

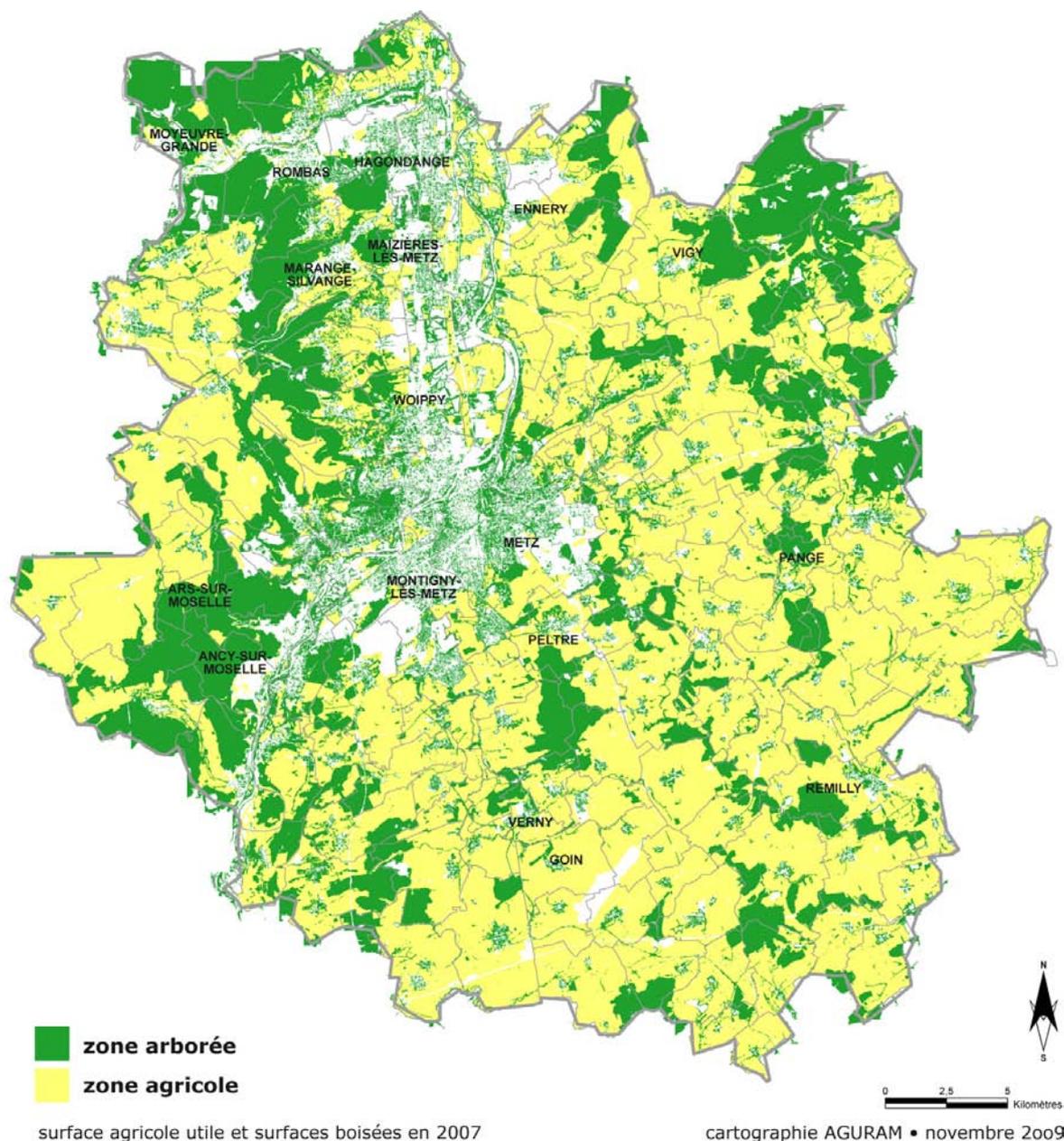
**Les grandes cultures : une filière dynamique sur le territoire**

Les surfaces de grandes cultures (dans le SCoTAM principalement le blé, l'orge et le colza) représentent 40 000 ha, soit les deux-tiers de la surface agricole utile (SAU). Cette surface en grandes cultures est en forte croissance depuis la fin de la dernière guerre. Elle était ainsi de 23 000 ha au milieu des années 50 alors même que la SAU était supérieure à 72 000 ha (60 000 ha aujourd'hui). Il faut cependant noter que, bien que la surface globale augmente, le nombre de céréaliculteurs diminue tandis que la taille des exploitations croît.

La filière est bien structurée par des coopératives puissantes et surtout un port fluvial céréalier performant et bien desservi par le réseau routier qui écoule plus de 1,7 millions de tonnes de céréales (bien au-delà du SCoTAM) par an vers le marché mondial. La proximité de cette infrastructure portuaire donne donc un avantage compétitif aux céréaliculteurs du SCoTAM. La filière souffre par contre d'un manque de valeur ajoutée par absence de structure de transformation.

**3** Espace agricole et  
développement urbain

■ La surface agricole utile et les surfaces boisées en 2007



Constat rétrospectif et situation actuelle

# I

## ORGANISATION DU TERRITOIRE

### 3 Espace agricole et développement urbain



Elle souffre également plus que toute autre de la disparition de terrains agricoles, car la production est directement liée aux surfaces d'exploitation.

#### Une filière de production de viande bovine qui se concentre et se labellise

Le territoire compte 201 éleveurs bovins orientés vers la production de viande. L'essentiel du cheptel se trouve dans le nord-est et le sud du SCoTAM. Cette filière se maintient globalement autour d'un troupeau de 7.000 à 8.000 vaches nourrices depuis une trentaine d'années. Le nombre d'élevages est par contre en forte baisse, puisqu'il était de 300 en 1979.

Cette filière est bien structurée ; l'écoulement de la production se répartissant entre le négoce privé et les coopératives, on observe une concurrence bénéfique à la filière. Le circuit de collecte CLOE<sup>1</sup> achemine les bêtes des exploitations jusqu'au centre d'allotement (centre de transit) de Fey qui les renvoie ensuite vers les trois abattoirs mosellans. L'un d'eux se trouve sur la zone d'activités d'Actipôle (environ 300 emplois). Sa santé économique est bonne, des investissements récents lui permettent d'assurer l'acheminement de produits transformés en quasi-totalité vers la grande distribution locale. Une majorité de la viande est distribuée sous label de qualité (plus de 80% des éleveurs adhèrent ainsi à Lorraine Qualité Viande).

#### La filière bovine de production de lait en forte régression

Environ 70 éleveurs produisent 26,8 millions de litres de lait dans le SCoTAM ( soit près du 1/10ème de la production départementale). Ces producteurs sont localisés principalement dans l'est et le nord-est de son territoire ainsi que sur sa bordure sud. Cette activité y est en très forte régression : depuis 1979, elle a été divisée par 7 en nombre d'exploitations et par 4 en cheptel. Le secteur traverse actuellement une crise

grave, les prix de sortie d'exploitation ne permettant pas d'équilibrer l'activité.

La Lorraine est la quatrième région fromagère de France, production qui croît régulièrement. Sur le territoire du SCoTAM, la filière ne dispose pas de structure de transformation. L'essentiel de la production est transformée à Château-Salins, Bénestroff ou Vigneulles les Hattonchatel (55). Par ailleurs, la pression urbaine autour des villages est un handicap pour une filière nécessitant des surfaces de pâturages à proximité des exploitations, et occasionnant des nuisances olfactives et sonores.

#### La filière maraîchère est très intégrée à la vie urbaine mais soumise à une forte pression

Historiquement, le bassin messin est le seul bassin maraîcher lorrain relativement important mais cette activité a connu une forte régression ces trente dernières années. La Chambre d'Agriculture évalue à une douzaine le nombre de maraîchers restant en activité sur le SCoTAM contre 80 dans les années 70-80. Les trois plus grandes exploitations emploient une soixantaine de personnes (pour une surface totale de 35-40 ha).

La filière commercialise ses produits localement, grâce à la grande distribution ou en vente directe. Au vu du personnel qu'il emploie et des surfaces réduites qu'il occupe en agglomération, le maraîchage est très bien intégré à la vie urbaine locale. Il subit en contrepartie les pressions foncières les plus fortes.

#### Une filière renaissance mais encore très modeste : la filière viticole

Après une période de grande prospérité jusqu'à la grande guerre, le vignoble mosellan a décliné au point de disparaître. Il réapparaît depuis une vingtaine d'années. Aujourd'hui, le SCoTAM accueille 15 des 26 vigneronnes du département sur 40 des 60 ha en exploitation. La filière est réellement

dynamique et la production ainsi que les surfaces plantées croissent régulièrement en quantité et en qualité. Le label AOC est actuellement en cours de négociation.

Les perspectives économiques sont bonnes, avec un marché local très demandeur. Mais une incertitude plane sur l'avenir du système d'attribution des droits à planter; en effet, sa modification pourrait avoir des conséquences majeures, difficiles à prévoir. Or, la filière viticole est la plus susceptible d'avoir un impact notable sur l'image du SCoTAM et sur la mise en valeur des paysages des côtes, en enrichissant le paysage par l'apport d'un espace intermédiaire entre les jardins et les espaces boisés (espace autrefois également occupé par les vergers).

#### La filière horticole

Une quinzaine d'horticulteurs sont implantés sur le SCoTAM, dans un contexte périurbain ou rural. La filière emploie plus de 100 personnes en permanence auxquelles il faut ajouter une cinquantaine de saisonniers. La commercialisation directe est privilégiée par les exploitations périurbaines. Il est à souligner que les producteurs locaux tiennent l'essentiel des parts de marché et que la grande distribution spécialisée n'est pas ressentie comme une forte concurrence. La pression foncière est très variable selon la localisation de l'exploitation.

<sup>1</sup> CLOE : Coopérative Lorraine d'Élevage

3 Espace agricole et  
développement urbain

La tendance générale est à la prise de conscience et à l'affirmation de la multifonctionnalité des espaces agricoles et forestiers, de leurs rôles de «gestionnaires» des paysages et du cadre de vie périurbain et rural et d'entretien d'un espace récréatif

Mais il faut noter que la rémunération de ces fonctions est difficile et presque toujours indirecte.

**L'évolution permanente de l'économie agricole est un facteur d'instabilité**

Au niveau de l'économie productive, la céréaliculture a encore de beaux jours devant elle dans le SCoTAM, abstraction faite de la diminution des surfaces agricoles. L'élevage ne disparaîtra sans doute pas, mais son déclin n'est pas achevé. L'élevage laitier a été le premier à décliner, une partie de l'activité étant reconvertie en élevage destiné à la production de viande, sans pour autant augmenter la production de celle-ci sur le territoire du SCoTAM. Il est vraisemblable que cette reconversion touchera à sa fin et que le déclin de la production de viande apparaîtra alors plus clairement.

Les filières viticoles et horticoles présentent un potentiel de progression très intéressant dans l'agglomération, grâce à leur marché bien installé et aux espaces disponibles (les côtes pour la vigne, les plateaux pour l'horticulture).

Le maraîchage présenterait les mêmes potentialités si ses surfaces n'étaient pas aussi menacées par l'urbanisation, son installation en plateau n'étant pas facile. Il faut cependant noter que ces filières sont très confidentielles en nombre d'exploitations, en occupation du territoire et en poids dans l'économie du SCoTAM. Le maintien en bonne santé économique des trois filières de base (production de céréales, de lait, de viande) reste une obligation pour l'équilibre général du territoire dans sa dimension multifonctionnelle.

---

<sup>2</sup> AMAP : Coopérative Lorraine d'Élevage

---

I  
ORGANISATION  
DU TERRITOIRE3 Espace agricole et  
développement urbain

### L'amplification de la concurrence mondiale sur les marchés agricoles risque de remettre en question le modèle français d'agriculture familiale

La tendance lourde est à la concurrence mondiale sur les marchés agricoles, l'Union Européenne étant actuellement clairement orientée vers une dérégulation encore plus profonde de l'économie. A cela s'ajoute un phénomène plus récent, celui de l'afflux de liquidités qui entraîne des mouvements de spéculations boursières sur les matières premières. Les prix des productions agricoles s'en trouvent multipliées ou divisées par trois ou quatre en l'espace d'une demi saison, ce qui déséquilibre fortement les exploitations et les empêche de faire des choix raisonnés sur leurs ateliers de production. Si ce phénomène devait s'amplifier, cela pourrait entraîner une désstructuration forte du tissu entrepreneurial agricole, vraisemblablement accompagnée d'une concentration des moyens de productions au sein d'un petit nombre de sociétés. Le modèle français d'agriculture familiale serait alors fondamentalement remis en question.

### Dans ce contexte, la diversification de l'économie agricole et le développement d'une agriculture plus soucieuse des préoccupations environnementales apparaissent comme des solutions d'avenir, encore trop peu développées sur le territoire

À moyen et long terme, il est vraisemblable que, sans abandonner ses trois productions de base (céréales, lait, viande), l'agriculture du SCoTAM se diversifiera. Le mouvement est encore assez lent aujourd'hui, mais bien réel. La diversification portera sur les productions (cultures énergétiques, cultures destinées à l'industrie non alimentaire mais aussi arboriculture...), sur la transformation et la vente de produits agricoles (viande, charcuterie, farine, huile...) sur l'organisation de nouveaux systèmes de vente (AMAP<sup>2</sup>...), ainsi que sur l'offre de services (pension de chevaux, accueil à la ferme, tourisme rural...). Cette diversification pourra intervenir à un niveau supérieur à celui de l'exploitation, par la mise en place de nouvelles filières et/ou d'infrastructures de transformation industrielles. Cette évolution devrait rendre les exploitations moins dépendantes de l'économie mondiale et leur permettre de profiter du bassin de population messin et mosellan comme d'une clientèle potentielle.

Le développement de l'agriculture biologique, embryonnaire à ce jour dans le SCoTAM, relève à la fois des mêmes causes que

la diversification mais aussi d'une demande sociale de plus en plus affirmée pour la diminution de l'impact de l'agriculture sur le milieu naturel. Ce souci de l'environnement devrait se traduire par d'autres mesures (réduction des fertilisants, plantation de haies...) qui pourront être volontaires, contractuelles ou résulter de nouvelles réglementations.

Si l'émergence d'une économie agricole de circuit court, grâce à la diversification, est clairement une opportunité qui permettrait de valoriser un gisement de clientèle aujourd'hui inexploité, les effets de la dérégulation économique sont beaucoup plus aléatoires. On observe aujourd'hui les dégâts qu'elle fait dans la filière laitière. La filière céréalière, du fait de la proximité du port de Metz, pourrait y trouver une opportunité. Mais le risque est alors porté par l'environnement car la généralisation des cultures céréalières et leur intensification ne sont pas de nature à améliorer la qualité de l'eau ou la biodiversité du territoire.

<sup>2</sup> AMAP : Association pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne

## 2/ L'espace agricole : le principal réservoir foncier du développement urbain

### Un doublement des surfaces urbanisées depuis les années 50

La superficie totale du territoire du SCoTAM est de 113.700 ha. Les terres agricoles représentent 61% de cette surface, les forêts et les zones humides 25,5%, et les espaces urbanisés et occupés par les infrastructures 13,5% soit plus de 15.300 ha (source Corine Land Cover, année 2000).

Entre 1951 et 2007, la « tache urbaine » a connu une progression très importante. La surface des zones urbanisées a plus que doublé, passant de 6.900 ha en 1951 à 14.900 ha en 2006. Au total, elle a abouti à la constitution d'une conurbation structurée par l'axe mosellan, et réunissant les pôles messin et de l'Orne, tandis que se généralisait un phénomène de périurbanisation des espaces ruraux adjacents.

### Le développement urbain a ponctionné 20% des surfaces agricoles

Sur cette même période, la superficie des espaces agricoles est passée de 79.300 ha en 1951 à 64.000 ha en 2007. Les terres agricoles ont donc connu une régression de près de 20% (étude DDE/Atelier des Territoires, 2007).

L'enfrichement en particulier des côtes de Moselle et le reboisement de certains secteurs expliquent pour une part la disparition de ces 15.300 ha de terres agricoles : respectivement pour 16% et 10% de cette surface. Mais c'est principalement l'extension urbaine et l'artificialisation des sols en conséquence des différentes mises en valeur économique du territoire qui expliquent ce recul. Ainsi, 36% sont imputables à l'extension de l'habitat, 28% au développement des activités, et 9% au développement des infrastructures.

### Les types d'occupations du sol les plus dévoreurs d'espace agricole se sont modifiés dans le temps

La consommation d'espace agricole pour l'habitat était de 110 ha/an dans les années 50-60. Elle est passée à 140 ha/an dans les années 70-80, pour revenir à moins de 40 ha/an dans les années 90 et 2000.

Pour les activités et les infrastructures, cette même consommation d'espace qui était de 84 ha/an dans les années 50-60, est passée à 135 ha/an dans les années 70-80 avant de revenir à 84 ha dans les années 90 et 2000.

### Les espaces du développement urbain et la constitution de la conurbation (voir carte p. 29)

Dans les années 50-60, les développements ont principalement concerné les quartiers est de Metz, ainsi que la basse vallée de l'Orne et son retour sur la rive gauche de la Moselle.

Les années 80-90 connaissent une urbanisation considérable de l'axe mosellan et de ses vallées adjacentes et la naissance du secteur d'Ennery. Les secteurs nord, est et sud de Metz sont en fort développement et le phénomène de périurbanisation se généralise dans la plus grande partie des espaces ruraux sur les diverses unités du plateau oriental, ainsi que dans le Pays Haut mosellan.

Dans la période plus récente des années 90 et 2000, le développement urbain a principalement concerné le renforcement du pôle d'Ennery - Tremery, le « centre relais » de Semécourt et le secteur de Maizières, le renforcement du pôle sud-est de Metz et l'extension des zones d'activités des secteurs Actisud et de Marly.

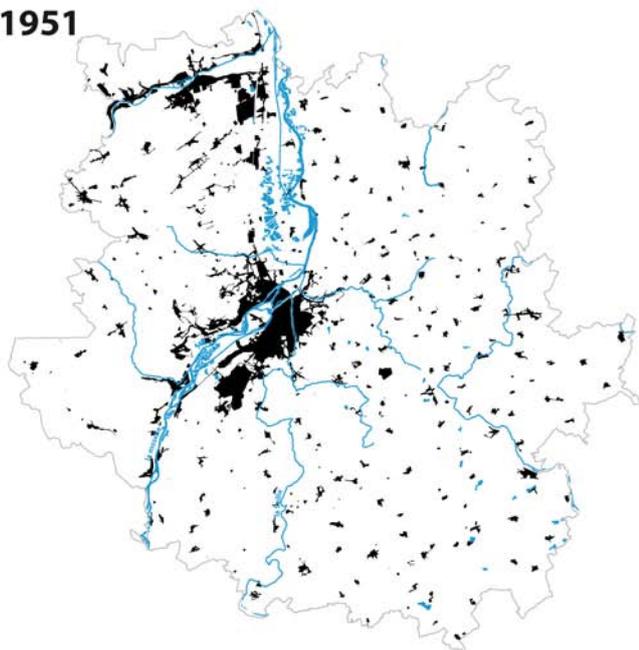
**I**  
**ORGANISATION  
DU TERRITOIRE**

**3** Espace agricole et  
développement urbain

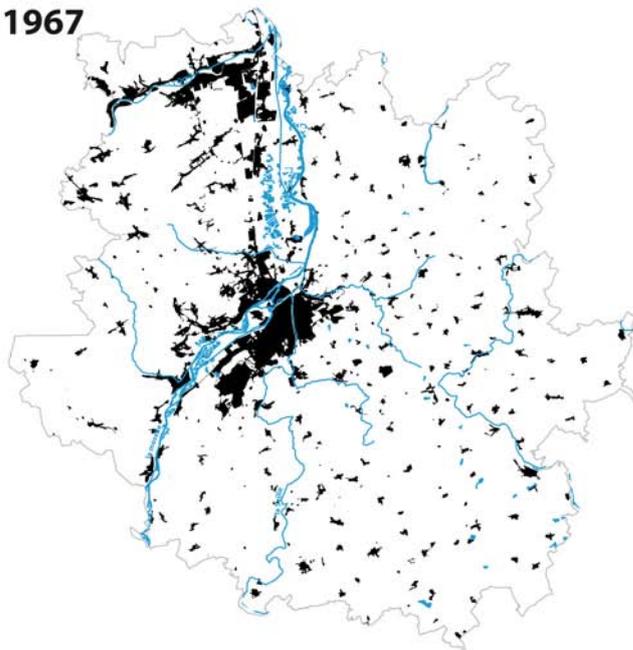


■ Evolution de la tache urbaine entre 1951 et 2007

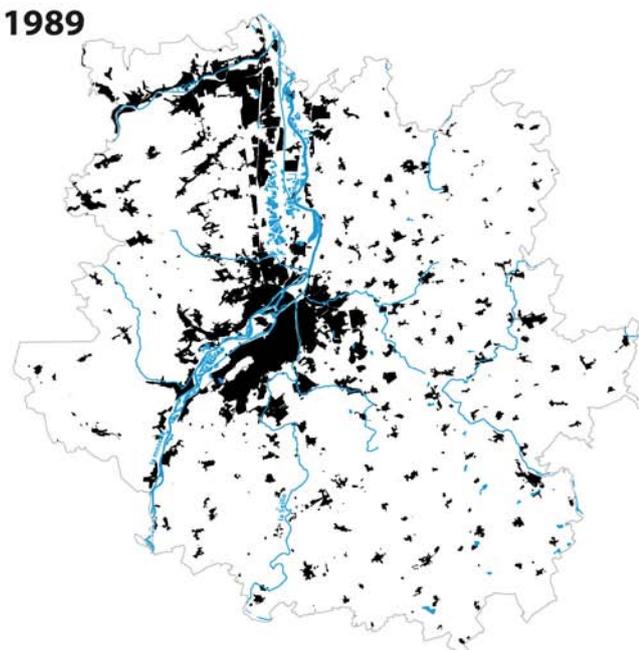
1951



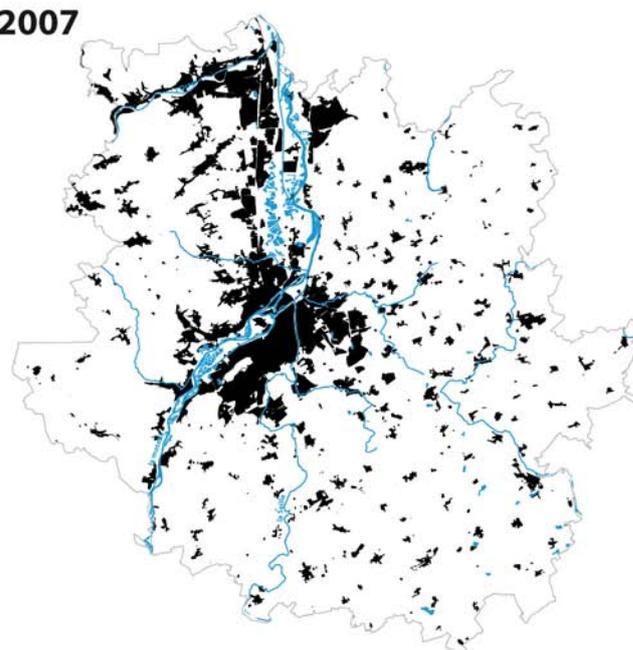
1967



1989

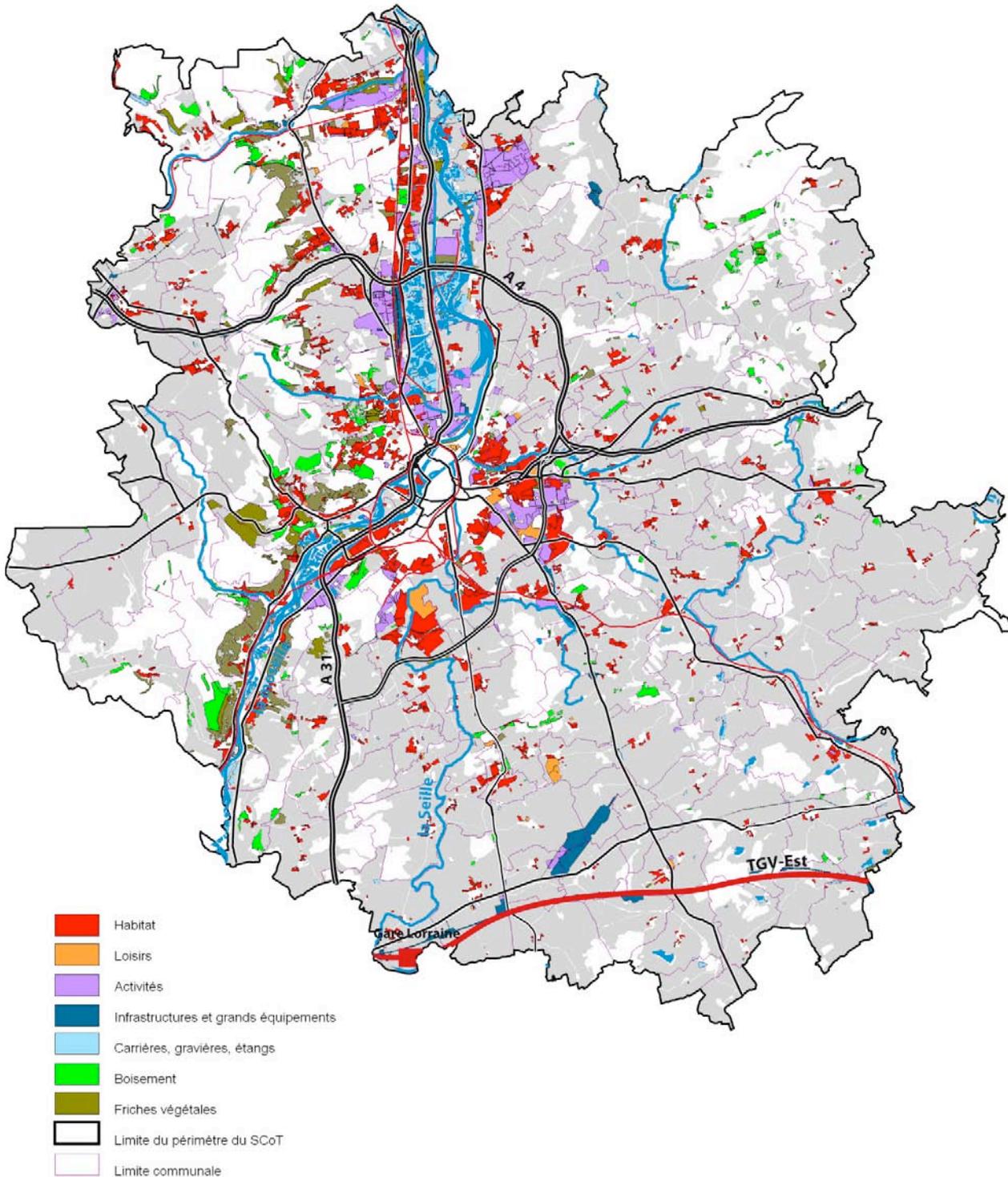


2007



**3** Espace agricole et  
développement urbain

■ Surface agricole consommée par type d'utilisation entre 1951 et 2007



3 Espace agricole et  
développement urbain

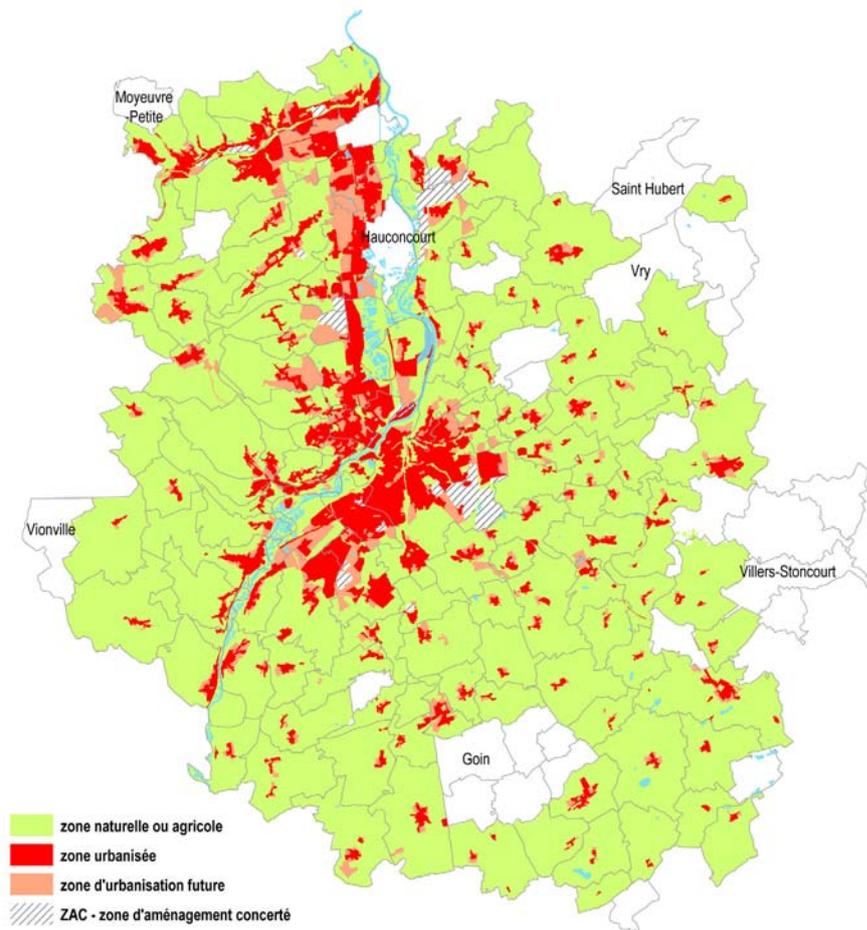
**La tendance est à la poursuite de l'étalement urbain, particulièrement au profit du développement économique**

Bien que les chiffres donnés par l'étude rétrospective de la consommation d'espace agricole laissent penser que le territoire s'est d'ores et déjà orienté vers un développement plus vertueux, leur comparaison avec ceux de quelques indicateurs socio-économiques, montre qu'on est encore très loin des préoccupations de maîtrise de la consommation d'espace.

Dans les années 90 à 2000, alors que le taux annuel de variation de la population était de +0,36%/an, le taux d'accroissement annuel des surfaces urbanisées s'élevait à +0,68%/an. Autrement dit la variation de la consommation d'espace pour le développement urbain est deux fois plus importante que l'accroissement de population. Donc, même si elle est plus modérée que par le passé, notamment en raison de l'impact de la poursuite de la mutation économique du territoire, la tendance reste à une consommation non maîtrisée de l'espace agricole pour satisfaire les besoins du développement urbain.

Une deuxième tendance semble se confirmer. Elle concerne la prééminence de la consommation d'espace consacrée au développement des activités. Elle a été observée dans la période 90 à 2000 où la consommation d'espace agricole a concerné 84 ha/an pour les activités tandis qu'elle ne concernait plus que 37 ha/an pour l'habitat. Il est communément admis que, pour gagner un point de PIB, l'économie française consomme deux fois plus d'espaces naturels que l'économie allemande.

■ Zonage des POS et PLU des communes du SCoTAM



Source : DDE Moselle 2007

**Les documents d'urbanisme ont réservé des surfaces à même de satisfaire les besoins pour les 25 prochaines années**

L'espace couvert par les documents d'urbanisme (POS et PLU) concerne 95.000 des 113.700 ha du SCoTAM. Sur cette surface, les zones naturelles et agricoles représentent 78.000 ha soit 82%.

Les zones urbaines auxquelles ont été ajoutées les ZAC avec 11.600 ha représentent 12% de l'espace. Enfin, les zones à urbaniser avec 5300 ha représentent un peu

moins de 6% : c'est pratiquement la moitié des zones déjà urbanisées.

Au rythme de la consommation d'espace par l'étalement urbain dans la période 1989 à 2007 (85 ha par an dans l'analyse de la « tache urbaine »), les 5.300 ha de zones à urbaniser représentent 62 années de développement. Mais il faut bien distinguer la réalité de l'occupation du sol et les indications données par le zonage plus ou moins actualisé des documents d'urbanisme. Ainsi, si l'étalement urbain pris en compte résulte de la différence entre la

3 Espace agricole et  
développement urbain

surface urbanisée en 2007 qui est de l'ordre de 14.900 ha et la surface totale des zones urbaines et à urbaniser des documents d'urbanisme qui est de 17.000 ha environ, on peut considérer que les documents d'urbanisme actuels ont réservé pour 25 années de développement, au rythme de l'étalement urbain observé dans la période récente.

On peut légitimement se demander si ces réservations sont compatibles avec la conjoncture et les perspectives d'évolution socio-économiques. On peut également

s'interroger sur l'opportunité, en termes d'intérêt général et d'aménagement du territoire du SCoTAM, des réservations foncières transcrites dans des documents d'urbanisme qui commencent seulement à intégrer des préoccupations communautaires sans disposer actuellement de cadre plus général (celui du SCoT).

**Les textes de mise en application des principes du Grenelle de l'Environnement vont nécessairement aboutir à reconsidérer en profondeur les modalités du développement urbain sur le territoire.**

L'arsenal réglementaire du droit de l'urbanisme, déjà profondément modifié par la loi SRU, connaît actuellement d'importantes évolutions issues du Grenelle de l'Environnement. Il prévoit notamment que le droit de l'urbanisme devra prendre en compte la lutte contre la régression des surfaces agricoles et naturelles (en fixant des objectifs chiffrés), la lutte contre l'étalement urbain, associée à des dispositions favorables à la densification urbaine, et une gestion économe des ressources et de l'espace au moyen de dispositifs fiscaux.

**Collectivités et opérateurs vont avoir de plus en plus de difficultés pour assumer les coûts de l'étalement urbain dans les conditions où il se pratique actuellement**

Lorsqu'il n'est pas associé à une densité suffisante, l'étalement urbain est généra-

teur de coûts de fonctionnement élevés pour la collectivité, en voiries, réseaux et desserte par les divers services : transports collectifs, ramassage scolaire, enlèvement des ordures ménagères, etc...

Par la consommation d'espace et la consommation d'énergie qu'il induit, l'étalement urbain tel qu'il est observé actuellement sur le territoire, représente des coûts que les ménages comme les entreprises seront de moins en moins à même d'assumer.

Enfin, les modalités actuelles de l'étalement urbain conduisent à augmenter la dépendance de tous à la voiture individuelle et à rendre inopérants les efforts de desserte par les transports collectifs.

3 Espace agricole et  
développement urbain3/ Les mutations économiques actuelles :  
de nouvelles opportunités pour le  
redéploiement urbain

L'histoire militaire de Metz a profondément marqué l'agglomération dans ses sites et dans ses murs. L'industrie sidérurgique, qui a caractérisé la Lorraine plus que toute autre province française a fait l'identité de l'agglomération Orne Moselle au nord de Metz. Depuis plusieurs décennies, le point commun de ces deux fonctions, l'une militaire et l'autre industrielle, est qu'elles sont régulièrement confrontées à des restructurations.

**La crise sidérurgique n'est pas la seule cause de l'existence de plus de 700 ha de friches industrielles sur le territoire, mais elle en est de très loin la principale**

La sidérurgie lorraine est née sur les gisements du plus puissant bassin ferrifère d'Europe, avant de bénéficier de la proximité du bassin houiller qui a fourni l'énergie nécessaire au développement de l'industrie sidérurgique. C'est cette industrie qui a créé la richesse de la région pendant un siècle et a marqué le territoire et l'image de la lorraine du nord. Producteur d'un minerai à faible teneur en fer (32%) le gisement du Pays Haut a été fortement concurrencé par les minerais à haute teneur, importés à partir du début des années 60, période qui a vu le début de la fermeture des mines de fer lorraines. L'importation de minerai a par ailleurs favorisé le transfert de la sidérurgie vers les ports du littoral et le développement d'une «sidérurgie sur l'eau» qui, parallèlement à une concentration des sociétés, a condamné l'équipement industriel vieillissant qui caractérisait encore la plus grande partie des installations sidérurgiques lorraines, entraînant d'importants problèmes sociaux et de reconversion.

L'exploitation minière et la sidérurgie avaient généré la création de villes nouvelles, le plus souvent appuyées sur des noyaux villageois préexistants. Leur développement a été opéré en fonction de la topographie locale en suivant des principes définis par les industriels qui, dans une gestion paternaliste de leur main d'œuvre, créent et organisent une offre diversifiée de logements, construisent des bâtiments et des équipements publics répondant aux divers besoins sociaux et bâtissent des églises. La crise économique liée au premier choc pétrolier du début des années 70 se fait durement sentir dans la sidérurgie lorraine à partir de 1975, précipitant sa restructuration. De nombreuses fermetures d'installations industrielles de toute nature liées à la sidérurgie génèrent de multiples friches urbaines de dimensions variables, mais souvent considérables, offrant dans tout le secteur l'image de communes sinistrées. L'Etat incite alors à la destruction des installations et au traitement paysager des friches. La quasi-totalité de ces emprises est traitée entre 1987 et 1997, notamment au moyen d'une intervention soutenue de l'EPF Lorraine<sup>1</sup>.

Aujourd'hui, le SCoTAM compte 743 ha de friches industrielles. Sur ce total, 98% concernent les communautés de communes du bassin sidérurgique (Maizières-lès-Metz : 244 ha, Orne-Moselle : 295 ha et Sillon Mosellan : 187 ha). Les communes qui recèlent encore les friches les plus importantes sont Amnéville avec 148 ha, Maizières-lès-Metz avec 133 ha, Gandrange 110 ha, Richemont 94 ha, Hagondange 50 ha, Talange 43 ha, Rombas 36 ha, Moyeuve-Grande 35 ha, Clouange 30 ha et Montois-la-Montagne 21 ha. Par ailleurs, Le Val de Moselle compte 7 ha de friches dont 5

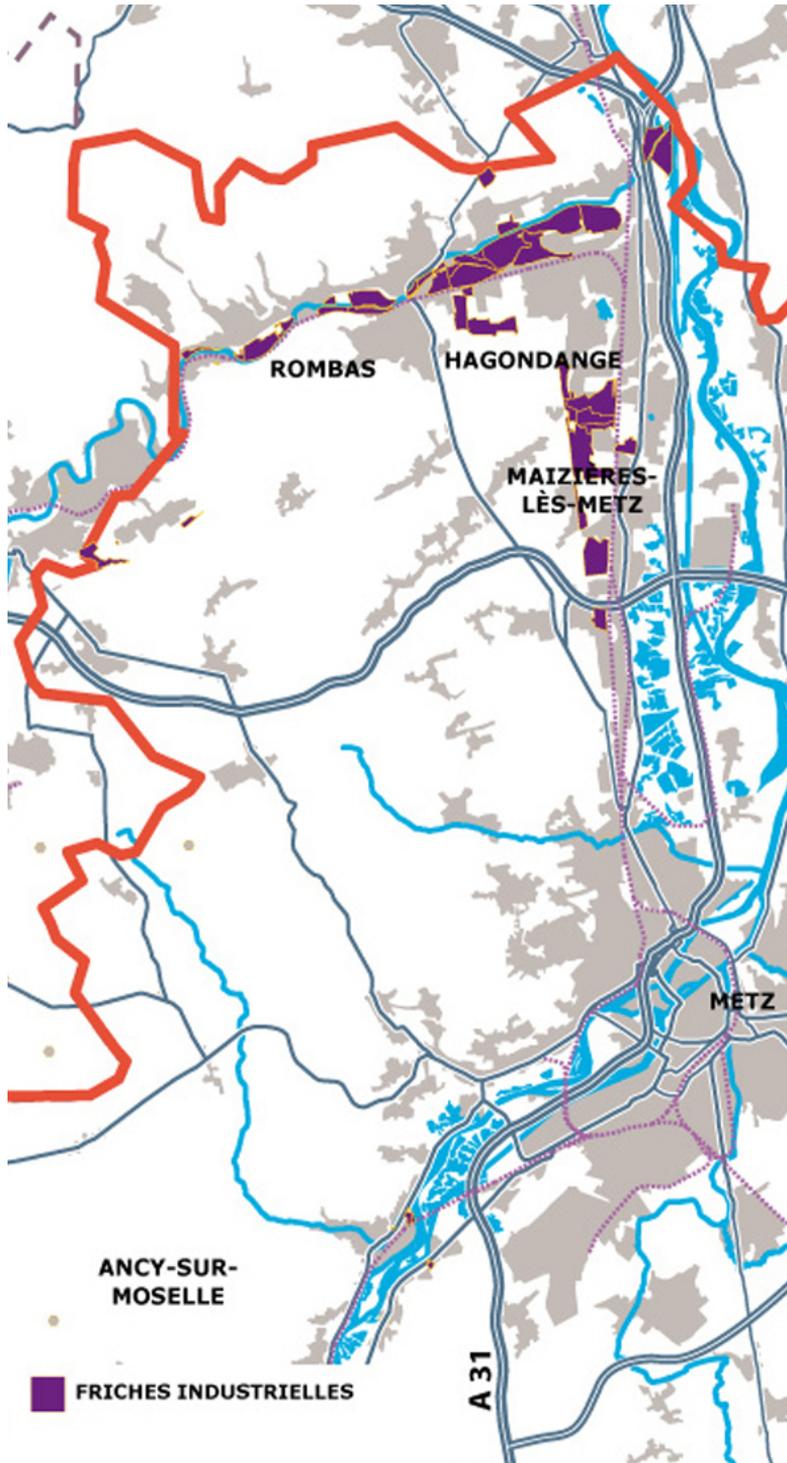
ha à Novéant et 2 ha à Jouy-aux-Arches. Les friches industrielles de Metz Métropole sont situées à Ars-sur-Moselle (5 ha) ; mais la fermeture prochaine de la manufacture des tabacs Altadis au centre de Metz va ajouter un hectare. Pour la Communauté de Communes du Pays de Pange, les 4 ha recensés se situent à Courcelles-Chaussy.

**Le traité de Francfort** (10 mai 1871) a conduit au développement de la sidérurgie dans la vallée de l'Orne, en amont, à Jœuf, Homécourt et Auboué, ainsi que vers l'aval jusque dans la vallée de la Moselle où les premières usines voient le jour à Rombas (Später) ou Hagondange (Thyssen) après 1880. Parce que ce minerai est fortement phosphoré, l'industrie sidérurgique n'a pu s'épanouir en particulier sous l'impulsion de la famille De Wendel, que grâce au procédé Thomas (1878) permettant de produire des aciers plus résistants. C'est au lendemain de la deuxième guerre mondiale et sous l'impulsion du plan Monnet, que la production sidérurgique lorraine a pris un essor durable, à la mesure des besoins de la reconstruction, et en opérant une concentration industrielle d'où naquirent au début des années 50, SIDELOR dans la vallée de l'Orne et la SOLLAC, puis SACILOR en 1968, née de l'absorption de SIDELOR et SMS (Hagondange et Knutange) par De Wendel, en vue de la construction de la nouvelle aciérie de Gandrange. Au début des années 70, la crise économique liée au premier choc pétrolier s'est durement fait sentir sur la sidérurgie lorraine à partir de 1975, précipitant sa restructuration. En 2007, sur les 11 établissements lorrains représentant plus de 6400 emplois, ceux des vallées de la Fensch et de l'Orne en représentent 90%.

<sup>1</sup> EPFL : Etablissement Public Foncier Lorrain

**3** Espace agricole et  
développement urbain

■ Les friches industrielles en 2009



**I**  
**ORGANISATION  
DU TERRITOIRE**

**3** Espace agricole et  
développement urbain

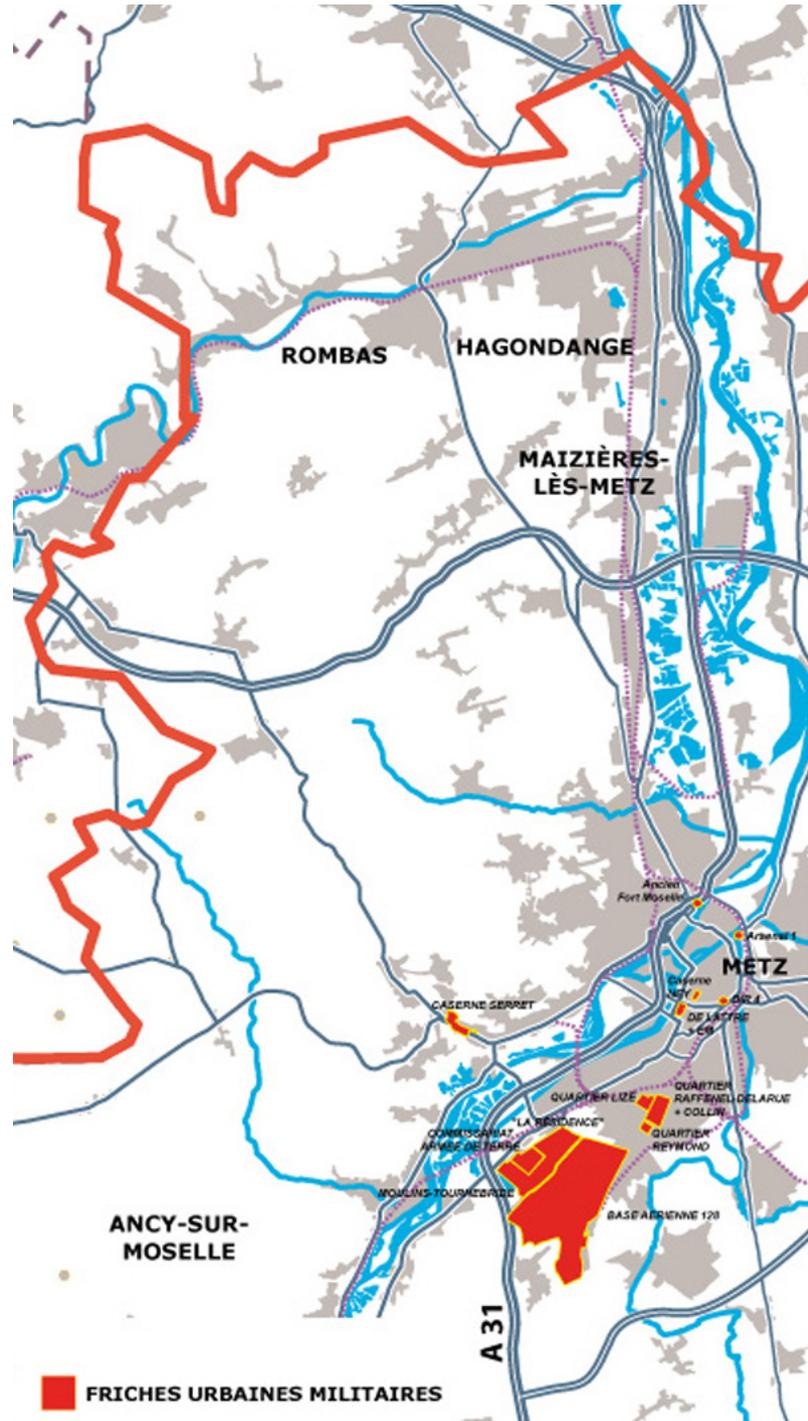


Tendances lourdes et tendances récentes à l'œuvre sur le territoire

Dans le cadre de la RGPP<sup>2</sup> de l'Etat et à la suite de la réforme de la carte militaire en 2008, Metz Métropole va devoir gérer 500 ha de friches militaires

En 2008, dans le cadre de la réforme de la carte militaire, le Ministère de la Défense a annoncé des mouvements d'établissements conduisant à la suppression de plus de 5.000 emplois militaires et civils et à la cession d'importants sites militaires dans l'agglomération messine, sévèrement touchée. Ces décisions interviennent alors que Metz Métropole n'a pas encore eu le temps de « digérer » les conséquences foncières et immobilières du « plan armée 2000 » qui avait déjà vu le déclassement d'importantes emprises, pour certaines en cours de renouvellement (boulevard de Trèves, CTPM2 au Quartier de l'Amphithéâtre, ...).

■ Les friches militaires



<sup>2</sup> RGPP : Révision Générale des Politiques Publiques

3 Espace agricole et  
développement urbain

A la fin de l'année 2008, les sites urbains annoncés comme cessibles par l'armée représentaient 466 ha dont 378 ha concernant la base aérienne 128. Sur ces sites, la surface hors œuvre réutilisable dans les bâtiments existants a été évaluée à 190.000 m<sup>2</sup>, dont 99.000 m<sup>2</sup> sur la base aérienne 128. Par ailleurs, d'autres emprises d'une surface totale de 101 ha étaient alors considérées comme potentiellement cessibles. La cessibilité des deux plus importantes concernant la caserne Séré de Rivière (28 ha) et le terrain de manœuvre de Chambières (42 ha) n'est plus envisagée aujourd'hui, le transfert du 3<sup>ème</sup> régiment de Hussards de Immendingen y étant annoncé. Au total, ces évolutions créent un potentiel d'environ 500 ha de friches militaires urbaines.

**Le réinvestissement des friches urbaines, engagé depuis de nombreuses années, dispose aujourd'hui d'atouts pour s'accélérer**

Le parc de loisirs Wallibi Lorraine à Maizières ainsi que le pôle touristique d'Amnéville ont été implantés sur les friches de la sidérurgie et les nouveaux quartiers d'habitations d'Amnéville vont désormais se déployer sur un ancien crassier. L'une des opérations phare de Metz Métropole consiste dans l'extension du centre de Metz au sud de la gare dans le quartier de l'Amphithéâtre, 30 ha en cours d'aménagement sur des friches ferroviaires et militaires. L'agglomération a développé un véritable savoir faire dans la reconversion des sites militaires: logements sociaux de la caserne Grandmaison, logements étudiants dans les casernes Roques, salle de musique dans l'ancien Arsenal, université et logements universitaires dans le quartier Bridoux.

Même s'ils sont confrontés à divers problèmes relatifs à l'évaluation des contraintes respectives de chaque site, concernant notamment le degré de pollution et leur mutabilité, l'opportunité d'un réinvestisse-

ment des friches urbaines va se confirmer dans les années à venir. En effet la situation de ces emprises en agglomération là où le foncier est cher, à proximité des équipements urbains existants, une éventuelle desserte par les transports en commun, sont des atouts qui contribuent à amortir l'investissement nécessaire pour adapter les infrastructures et les réseaux aux nouvelles fonctions et réaliser les dépollutions nécessaires. Ajoutée au montant des acquisitions foncières, la reconversion des friches représente de lourds investissements difficiles à mobiliser, en particulier pour des collectivités n'ayant que peu de moyens et en l'absence d'opérateurs motivés pour prendre des risques à la hauteur nécessaire.

3 Espace agricole et  
développement urbain

### Les sites industriels d'aujourd'hui constituent potentiellement les friches industrielles de demain

En 2007, les unités sidérurgiques les plus importantes qui subsistent sont celles d'ARCELOR Mittal à Gandrange, Maizières lès Metz et Florange, d'Ascométal à Hagondange et Corus Rail France à Hayange. En 2008, ARCELOR Mittal annonce la suppression de 595 emplois à Gandrange entraînant la fermeture du site et ayant des conséquences considérables sur la sous-traitance sidérurgique (transport et logistique, maintenance industrielle, manutention, etc...). Dans le même temps, l'activité du site de Florange est fortement ralentie, mais semble actuellement se redresser.

La filière automobile est principalement représentée localement par trois unités. La SOVAB à Batilly dans le Pays Haut, filiale de Renault spécialisée dans la fabrication de véhicules utilitaires, est frappée de plein fouet par la crise du secteur automobile. Les deux usines d'équipement automobile de PSA situées à Ennery et Metz-Borny (SMAE) qui ont connu des mesures de chômage partiel, ont bénéficié du plan de relance mais voient actuellement leurs effectifs diminuer. Et les sous-traitants sont encore plus durement touchés. Le plus préoccupant est que les perspectives de la filière ne sont pas bonnes à moyen terme,

ce qui fait craindre des restructurations pouvant aller jusqu'à une remise en cause de certains sites.

Certains sites encore en activité actuellement constituent potentiellement les friches industrielles de demain et cette hypothèse doit être intégrée dans l'élaboration des scénarios d'évolution du SCoTAM.

### Le potentiel de friches urbaines est tel qu'il pourrait conduire le SCoT à répondre aux besoins en développement des secteurs urbains en privilégiant d'abord la reconversion de ces sites

Au total, les friches urbaines du SCoTAM, composées pour l'essentiel de plus de 700 ha de friches industrielles et d'environ 500 ha de friches militaires, constituent un potentiel global de 1200 ha.

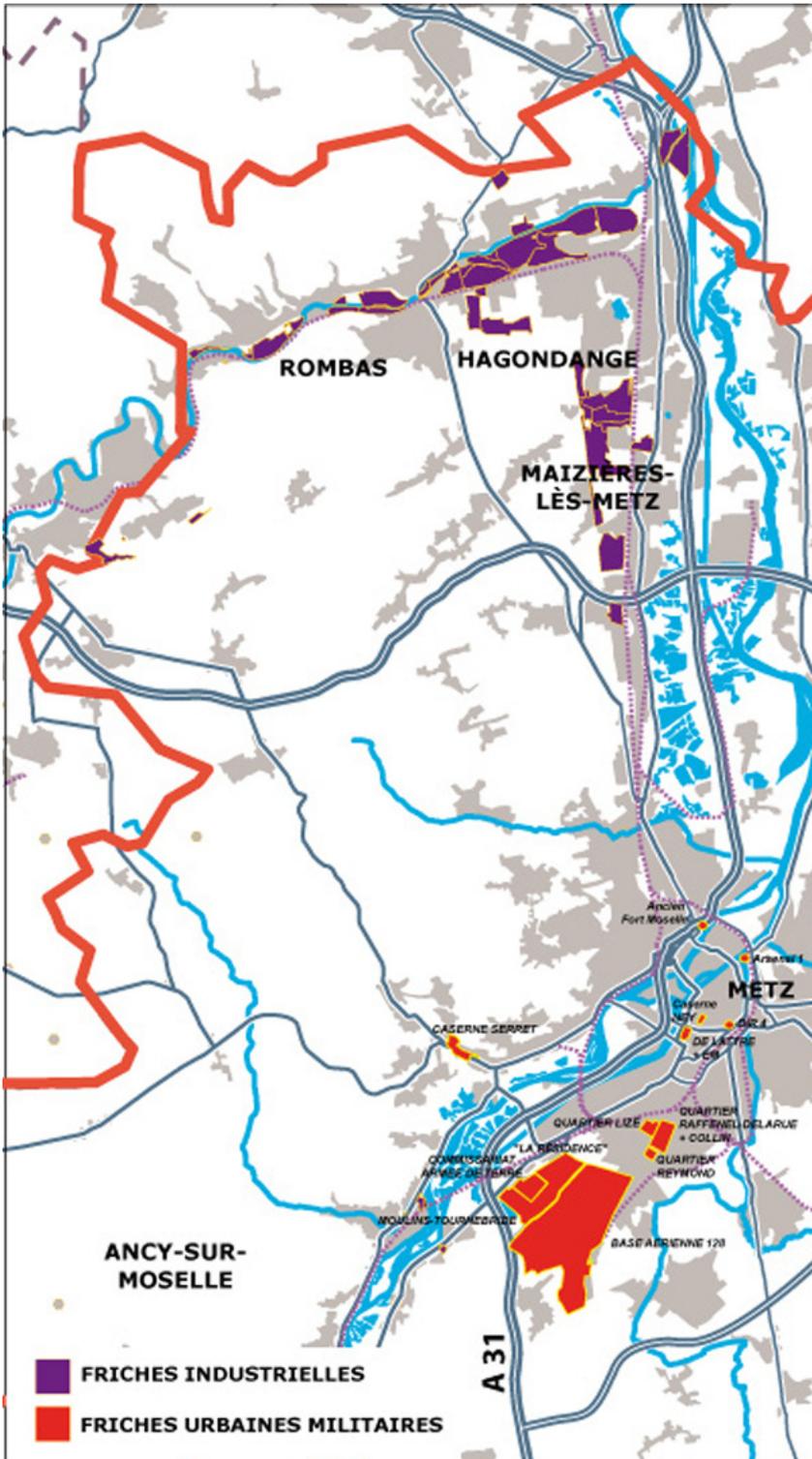
Au rythme de la consommation de l'espa-

ce par l'étalement urbain dans la période 1989 à 2007 (85 ha par an dans l'analyse de la «tache urbaine»), ces seules friches urbaines représentent 14 années «d'étalement urbain» sur l'ensemble du territoire du SCoTAM.

Dans ces conditions, et compte tenu par ailleurs des dispositions législatives en cours de discussion concernant les modalités d'élaboration d'un projet d'aménagement et de développement durable dans le contexte du Grenelle de l'Environnement, un scénario fondé sur la reconversion des friches urbaines pour répondre aux besoins de développement des espaces urbains de l'agglomération paraît pertinent. Toutefois, il n'engagerait pas les secteurs ruraux pour lesquels une dynamique propre devrait être conçue.

**3** Espace agricole et  
développement urbain

■ Les friches urbaines en décembre 2009





## Synthèse des enjeux et des axes de réflexion relevant du SCoT en ce qui concerne l'organisation du territoire

Constats, Tendances lourdes	Hypothèses/Germe de changements	Cibles
Emergence d'une nouvelle polarité transfrontalière au niveau d'Esch-Belval dotée d'équipements de haut rang. (Eco-agglomération transfrontalière « Alzette Belval » opération d'intérêt national labellisé Ecocité)	Des effets possibles de concurrence générant une incertitude quant aux possibilités de renouvellement économique du secteur nord Lorrain jusqu'à l'agglomération messine voire plus au sud	Rechercher les complémentarités avec la polarité transfrontalière émergente d'Esch-Belval
Concomitamment aux restructurations militaires, un risque de décrochage des régions du Grand Est par rapport aux autres régions et un manque de compétitivité face aux territoires européens.	Lancement en 2008 du Plan Grand Nord Est : des projets de déconcentration des services de l'Etat et l'engagement d'une aide à financement de projets structurants pour le territoire et des dispositions financières spécifiques en faveur de l'économie transfrontalière.	Mettre en œuvre le plan Grand Nord-Est sur le territoire du SCoT
Le SCoTAM compte 11200 travailleurs transfrontaliers qui dépensent en moyenne 7800€ par an au Luxembourg. Entre 1999 et 2004, le Luxembourg créait 16000 emplois pour les lorrains contre 25000 pour la métropole.	La récente crise financière et économique interroge sur la pérennité de la croissance luxembourgeoise, à un rythme soutenu. Les perspectives démographiques au Grand Duché posent de nombreuses questions en matière de formations, de logement, de transports publics et d'infrastructures de déplacement.	Envisager les conditions de croissance économique et urbaine du Luxembourg et leurs implications sur le SCoTAM
Un territoire carrefour par la présence de l'A31, l'A4 (principal carrefour autoroutier lorrain), situé sur un axe majeur de développement du fret (et désormais du ferroutage) et un potentiel fluvial à développer avec la Moselle canalisée. Pour autant, l'accessibilité du territoire est remise en questions par des problèmes de congestion des infrastructures (notamment l'A31), par la saturation du réseau ferroviaire et la présence d'un aéroport en perte d'attractivité.	Des projets actés ou latents, qui devraient accroître l'accessibilité du territoire : (2x3 voies de l'A31, jonction fluviale Saône-Moselle, création de plateformes multimodales sur les ports d'Illange, de Metz et de Frouard...)	Encourager le report modal dans les transports par la mise en place de pôles d'échanges et de parkings de rabattement
La conurbation Nord Lorraine constitue une échelle de référence pour l'élaboration du SCoT de l'agglomération messine. De nombreuses problématiques se poseront à ce niveau de référence : par exemple le risque de désindustrialisation du secteur automobile.		Améliorer l'organisation de la conurbation nord lorraine tout en cherchant à diversifier sa substance
La Moselle, les voies ferrées et l'autoroute A31 sont des coupures limitant les possibilités de liaisons entre l'Est et l'Ouest du territoire.	A ce jour, aucun projet structurant ne semble de nature à améliorer la situation.	Garantir une bonne accessibilité des territoires, notamment en favorisant les relations est-ouest au niveau de la vallée de la Moselle

# I ORGANISATION DU TERRITOIRE

Actuellement, le territoire du SCoTAM compte 743 ha de friches industrielles et 466 ha de friches militaires.	Certains sites encore en activités actuellement constituent potentiellement les friches industrielles de demain.  Elles pourraient permettre de répondre à une grande partie des besoins en développement des secteurs urbains du territoire.	Transformer les mutations économiques en nouvelles opportunités pour le territoire : utiliser au mieux le potentiel offert par les friches industrielles et urbaines pour répondre aux besoins de développement du territoire
Les réseaux de transports collectifs ne se complètent pas toujours suffisamment et se trouvent trop souvent en concurrence.	La création de parkings autour des gares et/ou de lignes en rabattement sur les gares, laisse présager une recherche de meilleure complémentarité des réseaux entre eux.	Rechercher une meilleure complémentarité entre les réseaux de transport
La densité et la performance des infrastructures routières et ferroviaires optimisent les temps de parcours et garantissent une bonne accessibilité du territoire (dans sa globalité) hors période de pointe.	Des réflexions sont à mener sur des projets d'infrastructures (A31, A32, VR52), qui prévoient de compléter le maillage des grandes voies.	Optimiser les infrastructures de transport existantes
L'émergence d'une quarantaine de pôles d'activités et de centralités secondaires en lien avec les grandes infrastructures génère des pôles autocentrés et pose la question des liens fonctionnels et urbains avec le reste de l'agglomération.	Les évolutions de la législation sur le commerce et les attentes nouvelles des consommateurs pourraient impacter sur les critères de choix de localisation et les conditions de développement des pôles commerciaux.	Anticiper sur les nouvelles attentes en matière d'activités commerciales et tertiaires
Un doublement des surfaces urbanisées depuis 1950 : de 6 à 13%.  Une tendance à la poursuite de l'étalement urbain, particulièrement au profit du développement économique.	Une évolution du droit de l'urbanisme issue du Grenelle de l'Environnement : lutte contre la consommation des surfaces agricoles et naturelles et l'étalement urbain, redensification urbaine, gestion économe des ressources et de l'espace au moyen de dispositifs fiscaux,...	Réserver des surfaces agricoles suffisantes pour assurer le maintien des trois productions agricoles de base (céréales, lait, viande)
Une périurbanisation qui se développe sur l'essentiel du territoire depuis plus d'un demi-siècle, mode privilégié de développement urbain.		Pousser plus en avant la mise en œuvre du concept d'écologie urbaine
Des espaces agricoles et forestiers aux fonctions multiples et diversifiées qui bénéficient à l'ensemble du territoire. Une baisse de l'emploi agricole mais une fonction économique encore importante générant des emplois.	Une amplification de la concurrence mondiale sur les marchés agricoles risque de remettre en question le modèle français d'agriculture familiale.	Prendre en compte les besoins de diversification de l'agriculture
Une augmentation rapide des coûts de construction et de fonctionnement des équipements et des services publics.	Une difficulté de plus en plus importante pour les collectivités, opérateurs et ménages pour assumer les coûts de l'étalement urbain.	Limiter l'étalement urbain et les surcoûts qu'ils engendrent pour les collectivités

# SCoTAM

## Diagnostic



### **I**

#### **L'ORGANISATION DU TERRITOIRE**

### **II**

#### **LES MODALITÉS DU DÉVELOPPEMENT URBAIN**

### **III**

#### **L'ATTRACTIVITÉ ET LE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE**



## II

# LES MODALITÉS DU DÉVELOPPEMENT URBAIN

## 1 L'offre et les conditions d'habitat

- 1 ■ Des mutations socio-démographiques conditionnant l'offre d'habitat
- 2 ■ Une offre d'habitat nouvelle insuffisamment diversifiée ...
- 3 ■ Une offre d'équipements et de services concentrée en particulier sur les espaces urbains de Metz et de son agglomération

## 2 La répartition des activités et de l'emploi

- 1 ■ Une répartition inégale de l'emploi sur le territoire
- 2 ■ Une offre d'espaces d'activités en mutation centrée sur l'agglomération messine et la vallée de la Moselle
- 3 ■ Une offre commerciale dense, diversifiée, souvent spécialisée et vieillissante

## 3 Les pratiques de mobilité

- 1 ■ Les éléments de fléchissement d'une mobilité aujourd'hui tournée sur l'automobile dans un contexte de développement durable
- 2 ■ De nouvelles pratiques de mobilité face aux évolutions urbaines, sociales et environnementales du SCoTAM

**Synthèse des enjeux et des axes de réflexion relevant du SCoT en ce qui concerne les modalités du développement urbain**

# L'offre et les conditions d'habitat

## 1/ Des mutations socio-démographiques conditionnant l'offre d'habitat

L'augmentation du nombre de ménages liée au phénomène de desserrement (décohabitation, vieillissement de la population, personnes isolées, ...) la fuite des jeunes ménages en deuxième couronne et en périphérie du SCoTAM, sont des facteurs déterminants qui influent directement sur le devenir du territoire. L'offre d'habitat, au regard de ces mutations déjà engagées et des projections démographiques envisageables pour l'avenir, devra vraisemblablement évoluer, tant du point de vue de sa diversité que du choix d'implantation des nouveaux programmes.

### Un ralentissement démographique constaté depuis le début des années 2000

A l'échelle du SCoTAM, la population a continué d'augmenter régulièrement depuis le début des années 60. Plus récemment, elle est passée de 362 800 habitants (population municipale) en 1999 à 370 394 en 2005. Combiné au phénomène de desserrement des ménages, cela s'est traduit, dans la même période, par une augmentation de 1900 ménages/an. La population de Metz-Métropole, quant à elle, s'est stabilisée au tournant des années 2000 (221 000 habitants en 1999, 223 000 en 2006), avec toutefois une croissance concentrée en priorité dans les zones périurbaines de l'agglomération messine, principalement en première couronne. Les intercommunalités du nord-ouest du SCoTAM (CCPOM notamment), après avoir perdu beaucoup d'habitants à la suite des restructurations industrielles, commencent à retrouver une dynamique plus favorable.

### Un solde naturel positif, mais qui régresse

Ces constats doivent toutefois être nuancés et relativisés à l'aune d'éclairages complémentaires : depuis 1999, les naissances sont en effet en baisse dans l'aire du SCoTAM et les décès en légère progression d'où un excédent naturel moins important qu'auparavant qui participe au ralentissement progressif de la croissance démographique. D'après les données provisoires de l'INSEE, le solde migratoire <sup>1</sup> resterait négatif et aurait même tendance à se creuser.

<sup>1</sup> Solde migratoire : différence entre le nombre de personnes qui sont entrées sur le territoire et le nombre de personnes sorties. Ce concept est indépendant de la nationalité.

# 1 L'offre et les conditions d'habitat

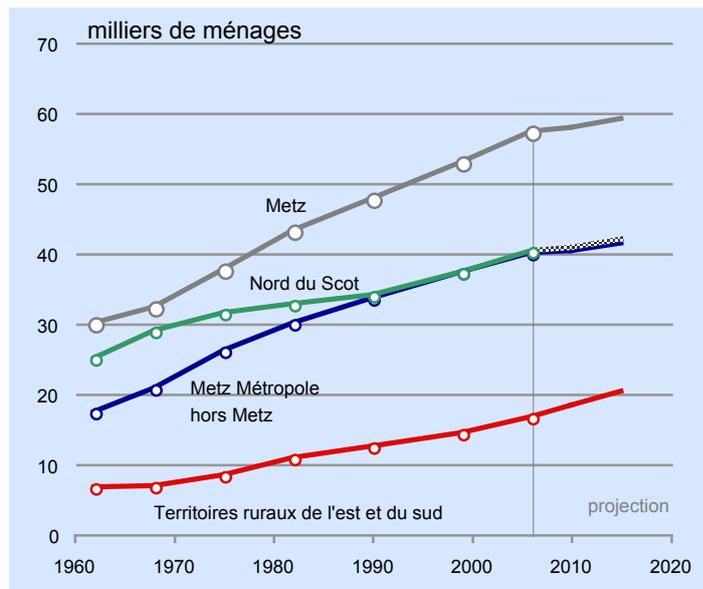
## Une stabilisation démographique vers 2015-2020, annonciatrice d'une possible décroissance dans le futur

Si les tendances actuelles se maintiennent, la population du SCoT devrait se stabiliser vers 2015-2020 pour décroître ensuite. Seuls les secteurs périurbains (la deuxième couronne est et sud du SCoT) devraient encore enregistrer une croissance démographique.

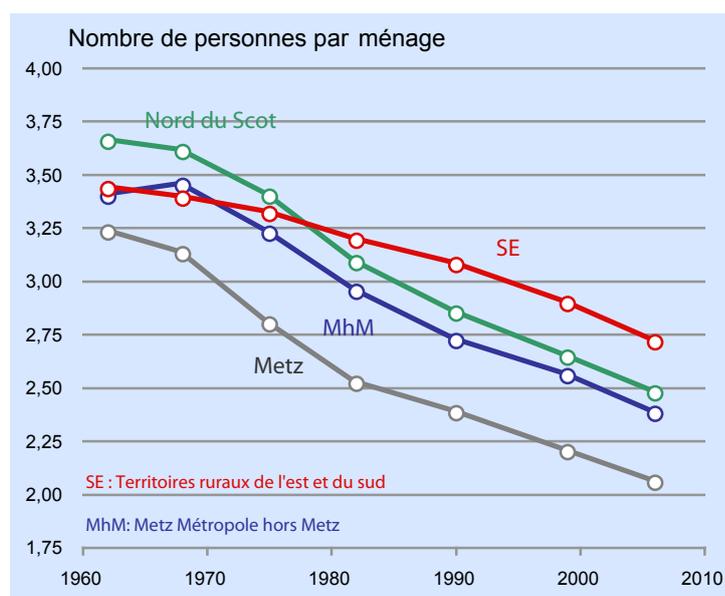
## Un desserrement continu et une modification structurelle des ménages

Toutefois, si la population stagne dans les années à venir, le nombre de ménages continuera d'augmenter du fait du desserrement du nombre de personnes par logement. Les projections démographiques estiment en effet l'accroissement du nombre de ménages pour l'ensemble du SCoT entre 2000 et 2015 à 1300 ménages/an. Dans le même temps, leur structure devrait se modifier sensiblement, avec un accroissement significatif des ménages composés d'une seule personne, pour toutes les classes d'âges confondues à l'exception des moins de 25 ans. On note également, dans une moindre mesure, une augmentation régulière des familles monoparentales, notamment pour la catégorie des ménages âgés de 35 à 64 ans. Cette évolution s'accompagne, par ailleurs, d'une baisse du niveau de vie pour ces publics.

► Evolution du nombre de ménages dans le SCoTAM d'ici à 2015



► Evolution du nombre de personnes par ménage





## 1 L'offre et les conditions d'habitat

### Un vieillissement accru de la population, notamment en secteurs périurbains

Au niveau de la structure de la population par classe d'âge, les changements seront également lourds de conséquence. La population de 75 ans ou plus devrait doubler d'ici à 2025, pour passer de 18 500 personnes en 1999 à 37 700 en 2025. Si le phénomène est général, les communes les plus périurbaines situées en première couronne du SCoTAM, ayant subi une forte croissance de leur parc immobilier entre la fin des années 60 et la fin des années 80, vont connaître un vieillissement accru de leur population. Ces mutations démographiques engendreront une évolution des besoins en terme d'habitat, en plaçant au cœur des préoccupations la question de l'adéquation entre l'offre de logements et la perte d'autonomie progressive des habitants. L'adaptation d'une partie du parc existant et la création d'une offre d'habitat adaptée constitueront de réels enjeux pour faciliter les parcours résidentiels et répondre à ces besoins.

### Une fuite des jeunes ménages en deuxième couronne du SCoTAM

La fuite des jeunes ménages désirant accéder à la propriété dans un logement individuel, en deuxième couronne (secteurs est, sud et nord-ouest du SCoTAM) et dans les pôles secondaires (Rémilly, Courcelles-Chaussy...) constitue aussi

une donnée à part entière dans les évolutions en cours : les prix de l'immobilier individuel en accession pratiqués en cœur d'agglomération messine et dans les communes périurbaines immédiates (265 846 € sur le territoire de Metz-Métropole contre 235 863 € sur l'aire urbaine de Metz et 239 462 € sur l'unité urbaine de Metz)<sup>2</sup>, sont en effet devenus incompatibles avec le budget moyen des jeunes ménages et influent directement sur le choix d'habiter.

L'éloignement vers des secteurs où le prix du foncier est moins élevé, accueillant de fait des programmes immobiliers plus accessibles (la maison individuelle de type pavillonnaire étant le modèle dominant), devient alors le facteur décisif permettant la réalisation effective du projet d'acquisition. Cette tendance à l'œuvre sur le territoire pourrait perdurer. En effet, le renchérissement du coût du foncier, constaté depuis plusieurs années déjà, ne cesse de progresser, passant de 70 €/m<sup>2</sup> en moyenne en 2002 à 128,3 €/m<sup>2</sup> en 2007 sur le SCoTAM<sup>3</sup>. Outre cette hausse régulière du prix du foncier, signalons dans le même temps la baisse progressive de la taille des parcelles vendues, accentuant encore ce phénomène de renchérissement<sup>4</sup>. Si le territoire de Metz-Métropole enregistre les hausses les plus fortes (72,3 €/m<sup>2</sup> en 2002 contre 143,2 €/m<sup>2</sup> en 2007), les structures intercommunales de la deuxième couronne du ScoT n'échappent pas non plus à ce constat : sur le territoire de la Communauté de Communes du Vernois et de l'Aéroport, le prix moyen est passé de 62 €/m<sup>2</sup> en 2002 contre 113,7 €/m<sup>2</sup> en 2007. Sur le secteur de Rémilly, l'évolution du prix du foncier en lotissement est comparable (63,2 €/m<sup>2</sup> en 2002 contre 115 €/m<sup>2</sup> en 2007). L'écart de prix constaté entre la première et la deuxième couronne du SCoTAM est conséquent, d'où l'attractivité de ces secteurs plus éloignés pour

les jeunes ménages désirant accéder à la propriété. A ce jour et au regard des dernières évolutions connues<sup>5</sup>, les prix du foncier restent globalement élevés, notamment sur le Nord du SCoTAM (CC Maizières et Sillon Mosellan) et le cœur de l'agglomération messine, qui sont, de loin, les secteurs les plus onéreux. Les territoires à l'Est et au Sud du SCoTAM sont les plus « accessibles ».



Jmvrnoos

<sup>2</sup> Prix moyen 2007 d'une maison neuve en accession, d'après l'Enquête « Terrains à bâtir », DRE Lorraine, septembre 2009.

<sup>3</sup> Prix moyen par parcelle vendue, Enquête Lotissement DDE 57.

<sup>4</sup> Surface moyenne de 702 m<sup>2</sup> en 2002 contre 675 m<sup>2</sup> en 2007, Enquête Lotissement DDE 57.

<sup>5</sup> Prix moyen par parcelle, sur des lotissements en cours de commercialisation ou en projet, en 2007 et 2008. Enquête Lotissement, DREAL Lorraine. Données 2009 non encore disponibles à ce jour.

## 1 L'offre et les conditions d'habitat

### Des attentes de la population en matière de produits-logements adaptés et d'implantations des nouveaux programmes

Dans la simulation utilisée par l'INSEE (projection Omphale), les ménages supplémentaires devraient se répartir à 50% dans l'agglomération messine, 20% dans les communes du nord du SCOT et 30% dans le reste du territoire. Dans les faits, l'accroissement du nombre de ménages se fera prioritairement dans les secteurs où l'on aura réalisé de nouveaux logements, en adéquation avec les attentes de la population. Le maintien de la population actuelle et le regain démographique du territoire du SCoTAM seront donc très dépendants des choix retenus dans les types de produits-logements proposés et dans l'implantation des nouvelles « zones » ouvertes à l'habitat, en adéquation avec les besoins identifiés.

### Quels facteurs déterminants dans les futurs choix d'habiter ?

Quelle sera la future demande en logements ? Assisterons-nous à une modification des comportements résidentiels et dans quel sens ? Ce sont des questions essentielles qui devront prévaloir au développement des futurs programmes d'habitat et que l'on se propose d'approcher ci-après.

### Des modes d'habiter conditionnés par des choix de localisation évolutifs et par une mobilité résidentielle et professionnelle accrue

Une première analyse prospective, prenant en compte certains changements pressentis aujourd'hui, permet de mettre en exergue les différents éléments suivants, corroborés par de récentes analyses de l'INSEE Lorraine<sup>3</sup> :

- le choix de localisation des ménages dépend principalement des coûts du

logement et des coûts de transport. Les ménages cherchent à optimiser leur situation en minimisant ces deux postes de dépenses. Ils sont de fait soumis au dilemme d'habiter loin du centre avec des coûts de logement bas mais des coûts et des temps de transport élevés, ou inversement près du centre mais avec des logements chers. Ce dilemme est d'autant plus fort que le coût des carburants n'est pas fixe et que la tendance globale est à l'augmentation, car directement adossée à une fluctuation du coût des matières premières et de la prochaine entrée en vigueur de la taxe carbone. Un nouveau choc pétrolier entraînant une hausse conséquente du coût du carburant favoriserait les localisations centrales ;

- les ménages, soumis à une plus grande mobilité résidentielle et professionnelle, à la diffusion de la double activité, à l'insécurité régnant sur le marché du travail et au sein de la cellule familiale, pourraient remettre en question le modèle culturel que représente aujourd'hui le pavillon individuel en zone périurbaine.

### Des choix pondérés par le niveau de vie des ménages et par leur classe d'âge

Ces hypothèses doivent toutefois être croisées avec différentes données socio-démographiques complémentaires :

- le « revenu » : il est nécessaire de distinguer parmi les ménages dans le périurbain, les plus aisés qui choisissent ce mode de vie et les ménages les moins aisés pour lesquels l'éloignement est « contraint » ;
- le « cycle de vie » : si les 15-29 ans quittent les espaces périurbains et ruraux en direction des pôles urbains pour se former et trouver un emploi, le mouvement s'inverse à 30 ans. Pour les familles avec deux enfants, le périurbain sur le territoire du SCoTAM affiche ainsi un solde migratoire record. Pour les personnes âgées, les besoins sont différents selon l'avancée en

âge : la possibilité d'accéder aux équipements de proximité demeure un élément crucial, apprécié en priorité à l'échelle communale.

### La baisse démographique annoncée et le vieillissement prévisible de la population : deux tendances inquiétantes pour l'avenir du territoire

La stabilisation de la population puis la baisse démographique envisagée à compter de 2020 sur le territoire du SCoTAM constituent des projections inquiétantes pour l'avenir. Le recul des naissances et le solde migratoire négatif associés au vieillissement de la population laissent présager des changements socio-démographiques durables et très difficiles à inverser. Si ces tendances se poursuivent sans changement de cap réel, le « Grand Metz » de demain court le risque d'un certain essoufflement, avec des possibilités de renouvellement de population très limitées entraînant une perte d'attractivité latente. Ce scénario constitue, en soi, un risque majeur pour l'avenir du territoire, auquel celui-ci devra faire face.

Un changement en profondeur des priorités en matière de politiques locales de l'habitat, ouvrant de réelles solutions alternatives dans la palette des produits-logements proposés à destination des jeunes et des familles, constituerait, en soi, une opportunité à saisir pour le futur. Cette éventualité permettrait, dans un premier temps, de stabiliser ces tendances, en vue de limiter, à terme, le phénomène de vieillissement du territoire. Elle devrait, par ailleurs, être accompagnée d'initiatives complémentaires contribuant à renforcer l'attractivité économique du territoire.

## II LES MODALITÉS DU DÉVELOPPEMENT URBAIN



### 1 L'offre et les conditions d'habitat

## 2/ Une offre d'habitat nouvelle insuffisamment diversifiée ...

### Un parc immobilier hétérogène traduisant une mauvaise répartition de l'offre d'habitat sur le territoire

On constate une légère majorité de propriétaires occupants à l'échelle du SCoTAM (52%), pour 20% de locataires du parc social et 28% de locataires du parc privé. Compte-tenu des disparités démographiques inhérentes au territoire, ces valeurs sont toutefois fortement biaisées par le poids de la ville centre et des communes urbaines de

l'agglomération messine (Metz, Woippy et Montigny-lès-Metz).

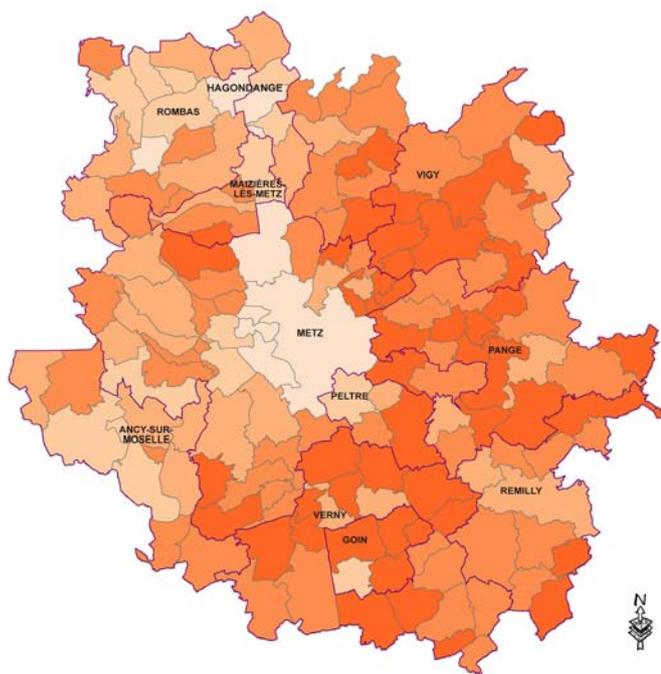
### Une offre de logements accessibles implantée davantage en secteurs urbains

On assiste en effet à un déséquilibre de l'offre de logements accessibles (en locatif et en accession) sur le territoire du SCoTAM, notamment en secteurs périurbains et péri-ruraux.

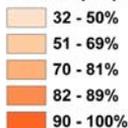
Les secteurs de « développement pavillon-

naire » à l'est et au sud du SCoTAM affichent des taux de propriétaires occupants très élevés, dépassant parfois les 95% (98% à Liéhon, 97% à Colligny et Chieulles, 96% à Ogy...) tandis que le parc locatif, social et privé, se concentre davantage sur les secteurs plus urbains, à l'habitat plus diversifié, davantage adaptés au parcours résidentiel des ménages.

### ■ Part de propriétaires occupants par commune en 2007



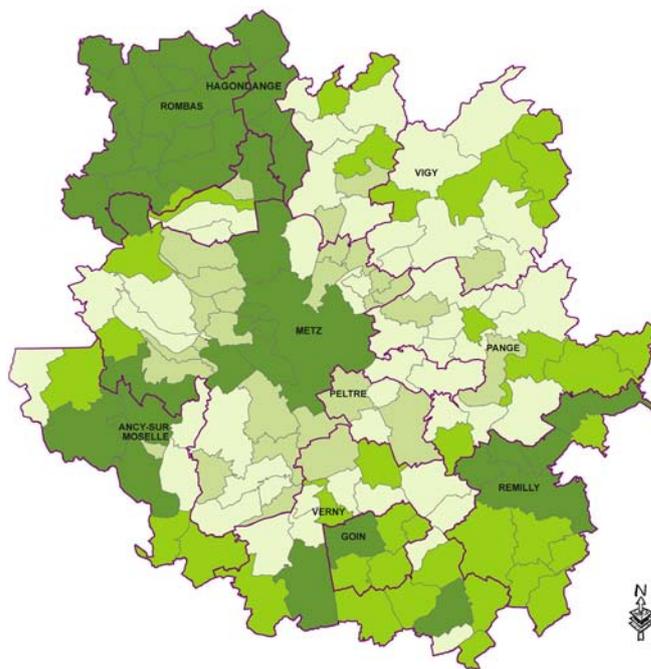
Part de propriétaires occupants :



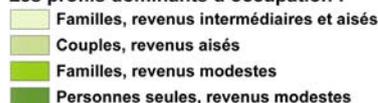
— Limites intercommunales

Source : MEEDDAT - Filocom 2007 d'après la DGI

### ■ Profil socio-économique des ménages en 2007 sur les communes du SCoTAM



Les profils dominants d'occupation :



— Limites intercommunales

Source : MEEDDAT - Filocom 2007 d'après la DGI

1 L'offre et les conditions d'habitat

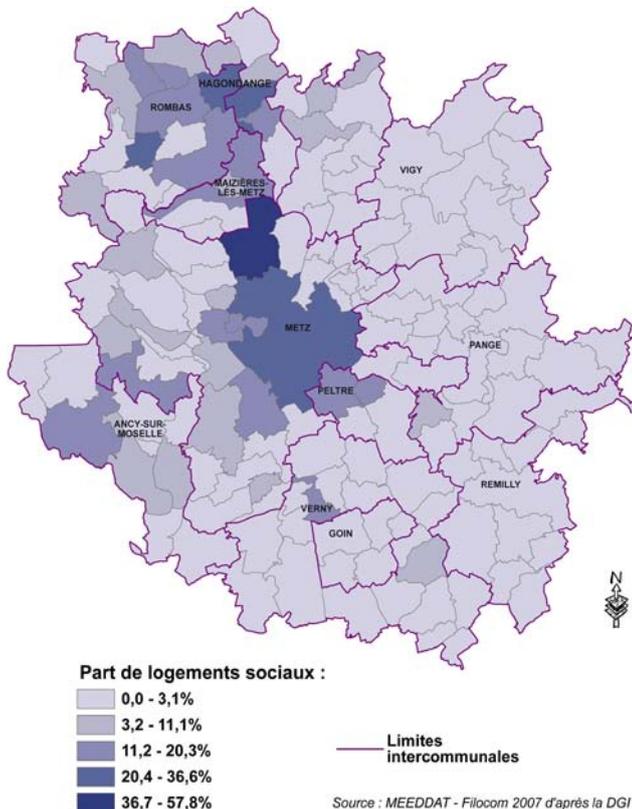
Un parc de logements locatifs sociaux principalement concentré sur 6 communes du SCoTAM

6 communes (Amnéville, Hagondange, Metz, Montigny-lès-Metz, Talange et Woippy) concentrent à elles seules 81,3% (soit 20 508 logements) du parc total de logements sociaux du SCoTAM (29 110 logements publics sociaux). On note un déficit important de logements locatifs sociaux dans les communes périurbaines en général, plus spécifiquement dans les communes de Marly, Moulins-lès-Metz, Longeville-lès-Metz, Rombas, Marange-Silvange, Mondelange, Moyeuvre-Grande ou Clouange<sup>1</sup>

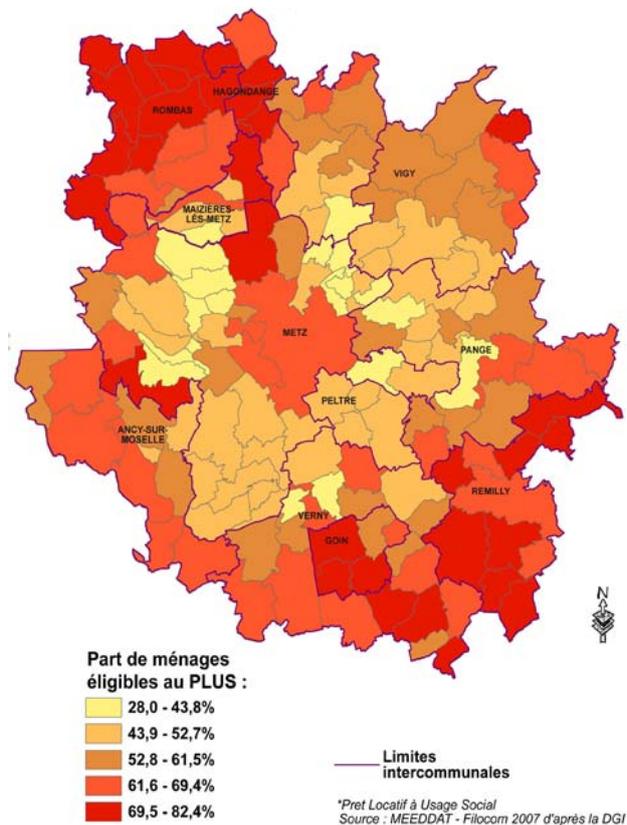
... et dans les pôles secondaires (Rémilly, Courcelles-Chaussy...). Dans les secteurs plus ruraux, les statuts de locataires du parc social sont très rares, voire inexistants, les ménages les plus modestes étant alors, le plus souvent, propriétaires occupants. Au total, 93 communes du SCoTAM (dont 21 sur Metz-Métropole) sur 151 ne disposent d'aucune offre de cette nature, malgré une part importante de ménages éligibles au logement social à l'échelle du territoire dans son entier (64%). La part de logements locatifs privés conventionnés est également insuffisamment présente.

<sup>1</sup> Ces communes relèvent de l'article 55 de la loi SRU. Elles sont donc tenues de compenser le déficit de logements sociaux constaté sur leur territoire pour atteindre, à terme, un taux de 20% de logements sociaux au sein de leur parc de résidences principales.

■ Part de logements sociaux par commune en 2007



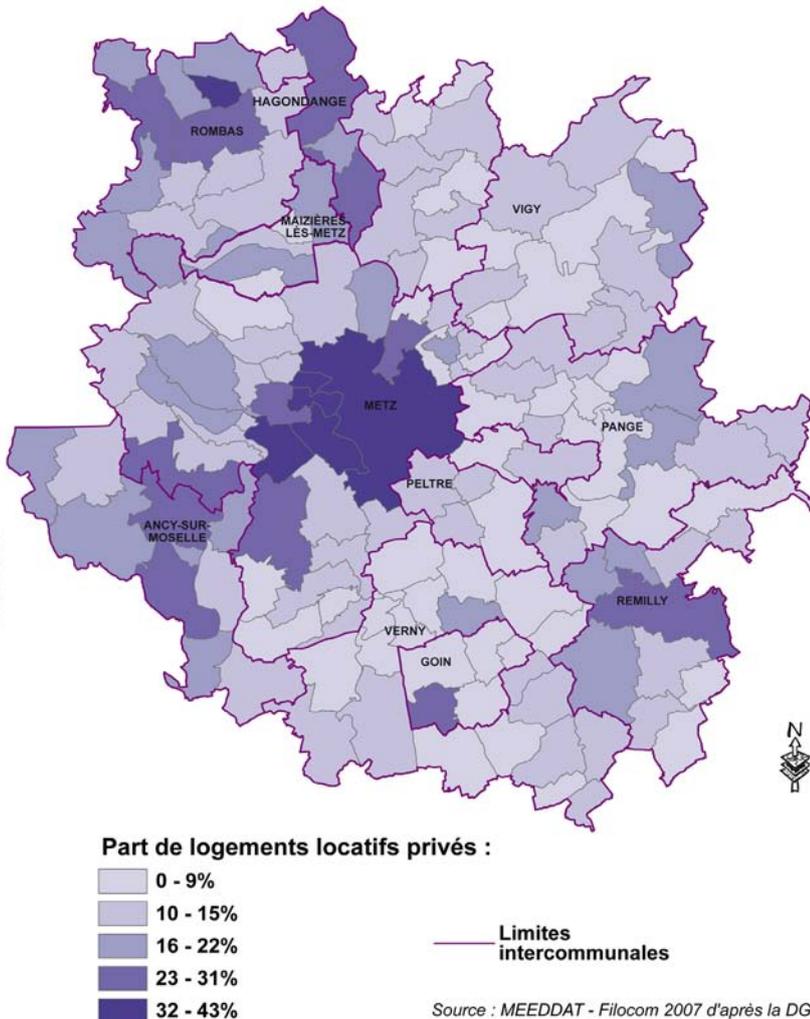
■ Part de ménages éligibles à un logement social (PLUS\*) par commune





1 L'offre et les conditions d'habitat

■ Part de logements locatifs privés par commune en 2007



Une offre de logements locatifs privés principalement implantée dans les communes urbaines et périurbaines

Le parc locatif privé « traditionnel » est bien implanté sur le territoire de Metz-Métropole (83% de l'offre étant toutefois concentrée dans les villes de Metz et Montigny-lès-Metz) puisqu'il concerne un tiers du parc de résidences principales. Il joue un rôle essentiel et facilite grandement les mobilités résidentielles en cœur d'agglomération. A l'échelle du SCoTAM, seules les communes urbaines ou périurbaines (Hagondange, Rombas, Maizières, Haucourt, Ars-sur-Moselle...) et la plupart des pôles secondaires (Remilly, Novéant, Courcelles-Chaussy...) disposant d'un bon niveau d'équipements de proximité et d'un niveau de desserte satisfaisant, proposent une offre de cette nature suffisamment développée.

La première couronne périurbaine du SCoTAM, correspondant aux secteurs ayant connu le plus fort développement de l'habitat individuel en propriété occupante, affiche clairement un déficit de logements locatifs privés. On assiste de fait, faute d'une diversification de l'offre d'habitat, à un taux de renouvellement démographique très faible qui explique en grande partie le phénomène de vieillissement constaté sur ces communes depuis plusieurs années déjà.

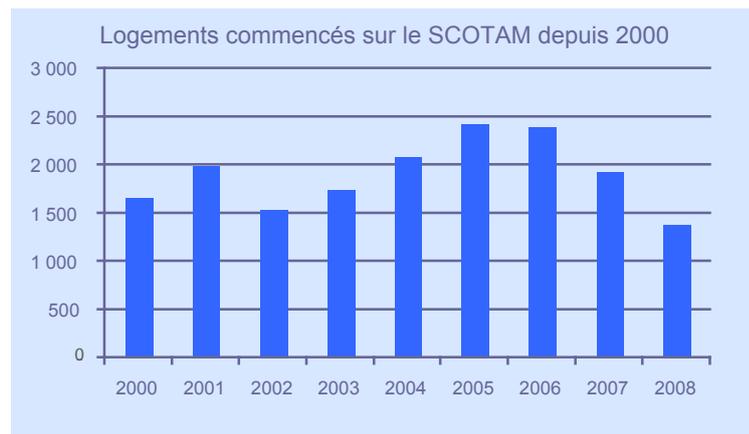
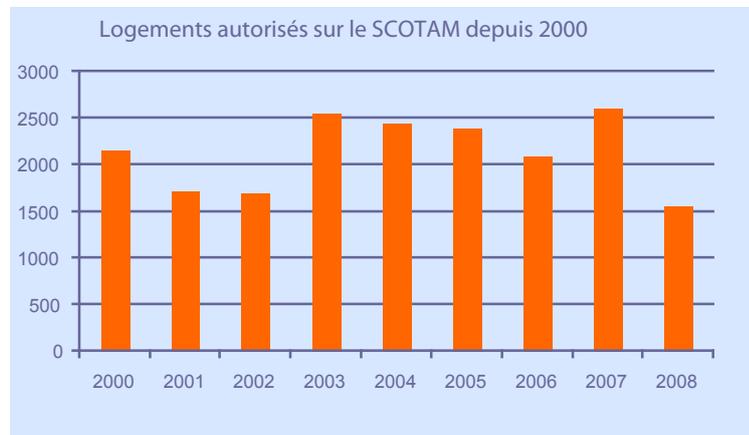
# 1 L'offre et les conditions d'habitat

## Une production d'offre nouvelle irrégulière

Depuis 2000, la production de nouveaux logements sur le SCoTAM connaît globalement une évolution en dents de scie : le nombre de logements commencés en 2008 atteint 1400, contre 1900 en 2007 et 2400 en 2006, année record avec celle de 2005. En moyenne, 1907 logements sont produits par an à l'échelle du SCoT, sur la période 2000-2008.

## Une part grandissante des logements produits destinés à la vente, au détriment de l'auto-promotion et du locatif

La destination des logements produits souligne, depuis plusieurs années déjà, la part grandissante des logements destinés à la vente, au détriment des logements construits en vue d'une occupation personnelle (auto-promotion) et du locatif. Les T2 et T3 continuent de constituer le gros des ventes, mises en vente et stocks d'appartements (les ¾ du marché du SCoTAM). Le marché de l'individuel est, lui, essentiellement animé par les T5. Les prix moyens pratiqués en 2008, dans le collectif, sont de l'ordre de 2 370 euros/m<sup>2</sup> contre 2 100 euros/m<sup>2</sup> (prix de sortie moyen par lot fin 2008).



## II LES MODALITÉS DU DÉVELOPPEMENT URBAIN



### 1 L'offre et les conditions d'habitat

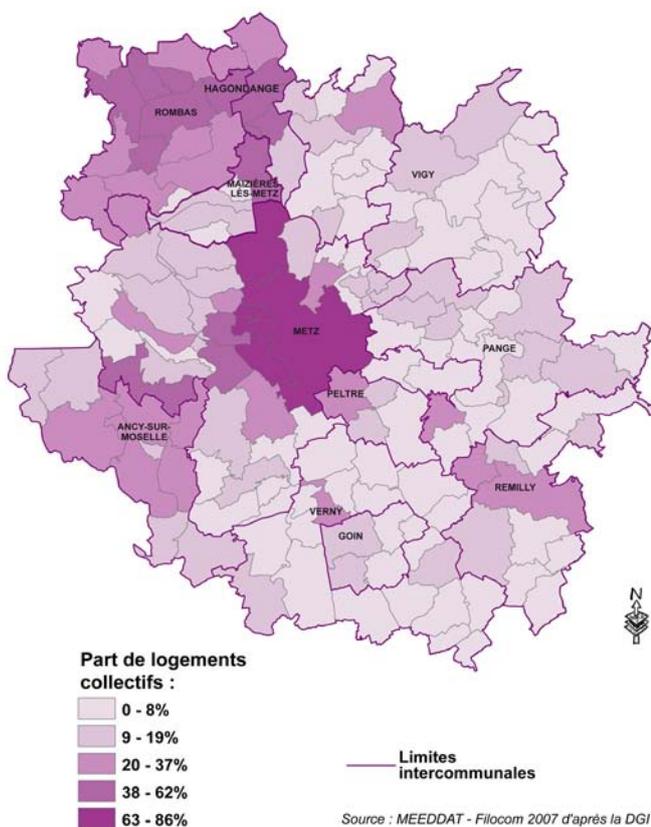
#### Une production globale de logements locatifs sociaux insuffisante et mal répartie sur le territoire

L'offre nouvelle en logements locatifs sociaux demeure globalement insuffisante au vu du nombre de demandeurs enregistrés (11 448 demandeurs actifs à l'échelle du SCoTAM <sup>1</sup>) et du niveau de production affiché depuis 2000, à l'exception de l'année 2006, qui constitue, toutes proportions gardées, un « bon cru » (650 logements sociaux enregistrés en demande de financement).

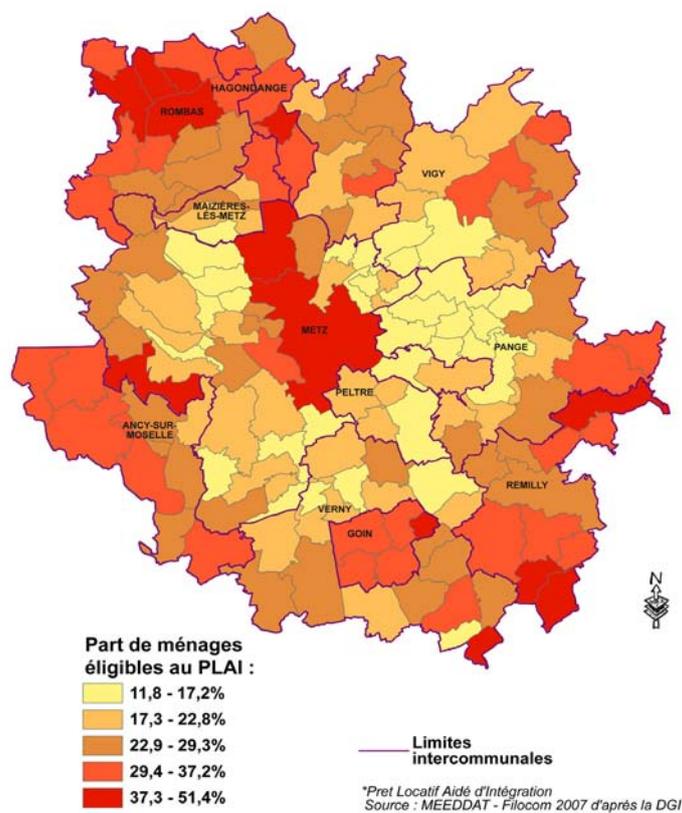
La production en logements sociaux « standards » (logements « PLUS ») est principalement localisée dans la CCPOM, dans la Communauté de Communes de Maizières-lès-Metz, dans celle du Sillon Mosellan et sur Metz-Métropole : avec un total cumulé de 1967 logements, elle correspond, pour la période 2000-2008, à 95% de la production globale attendue <sup>2</sup> sur ce type de produit à l'échelle du SCoTAM. Durant cette même période, certains secteurs comme la Communauté de Communes du Haut-Chemin ou de l'Aéroport ne comptabilisent aucune opération ou très peu.

Tendances lourdes et tendances récentes à l'œuvre sur le territoire

#### ■ Part de logements collectifs par commune

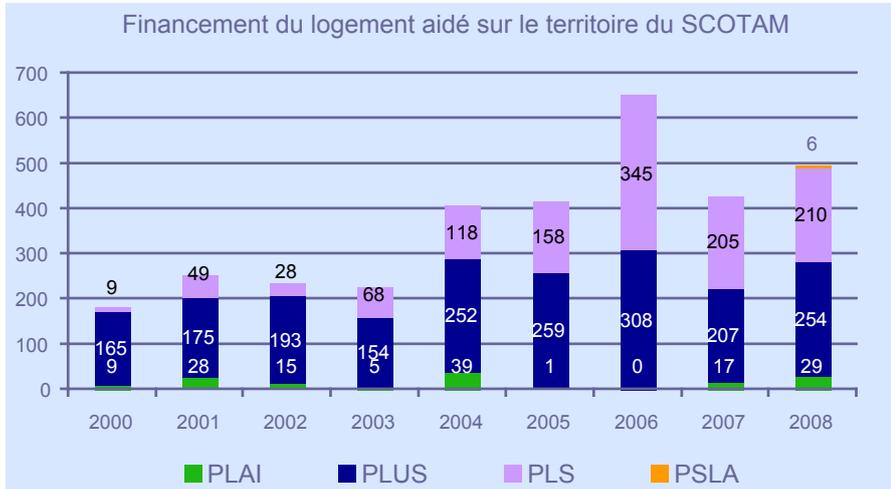


#### ■ Part de ménages éligibles à un logement très social (PLAI\*) par commune



<sup>1</sup> Source : Numéro Unique, DDE 57, Juillet 2009.

1 L'offre et les conditions  
d'habitat

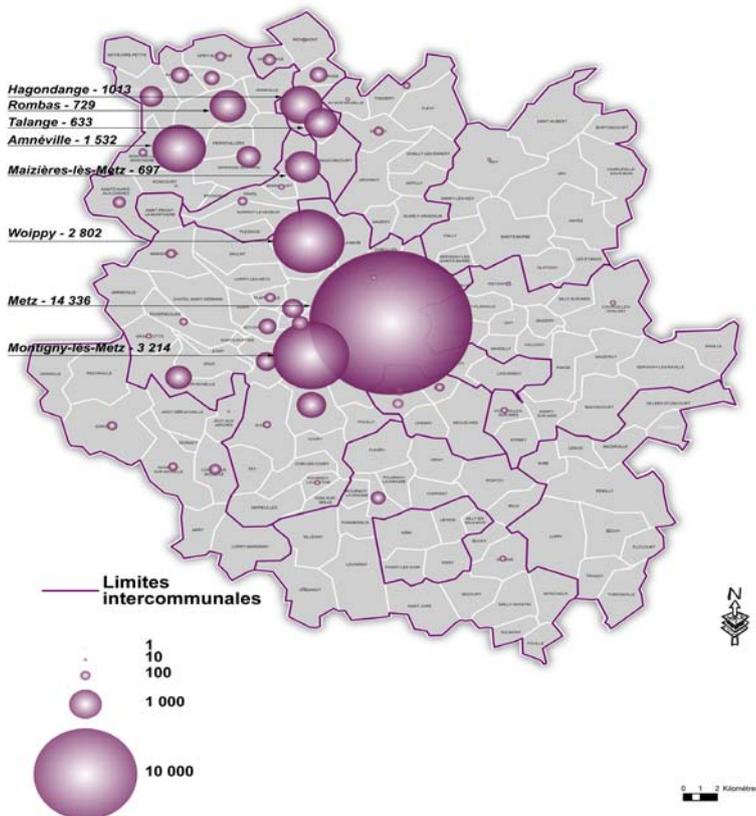


Une offre nouvelle de logements sociaux peu diversifiée, en décalage avec les besoins des ménages les plus modestes

Parmi les phénomènes les plus marquants, la part prépondérante des logements sociaux « haut de gamme » (PLS) apparaît, principalement sur les secteurs du Val de Moselle, du Sillon Mosellan ou de Metz-Métropole avec une production cumulée sur cette même période de 1037 logements. Ce type de produit, à l'échelle du SCoTAM, tout comme à l'échelle régionale et nationale, connaît un réel essor depuis plusieurs années déjà : sa montée en charge s'explique, notamment, par une plus grande solvabilisation de la clientèle ciblée. Ce phénomène relève également d'un mode de financement beaucoup utilisé pour les maisons de retraite et autres foyers pour personnes âgées. La nature de cette production, ajoutée à la production dite « ordinaire » de logements locatifs sociaux (PLUS), biaise notablement les chiffres cumulés, en « surgonflant » anormalement le volume effectif de logements produits et en masquant ceux destinés réellement aux publics modestes voire très modestes.

L'offre de logements très sociaux (PLA-I) est, quant à elle, quasi inexistante (143 logements sur la période 2000-2008 à l'échelle du SCoT) : l'absence de production constitue un réel point de blocage dans les parcours résidentiels des plus modestes. Le PLA-I qui permet d'assurer d'ordinaire une passerelle entre hébergement d'urgence ou hébergement temporaire et hébergement autonome ne fonctionne pas sur le territoire du SCoTAM.

■ Nombre de logements sociaux par commune en 2008  
Nombre de logements sociaux par commune en 2008



<sup>2</sup> Par « production globale attendue », on se réfère au nombre total de logements sociaux ayant fait l'objet d'une demande de financement auprès de la DDE 57. Il peut y avoir un décalage entre le nombre total de logements financés et le nombre effectif de logements produits, en fonction du montage définitif de l'opération..



## 1 L'offre et les conditions d'habitat

### L'émergence d'initiatives novatrices en faveur de l'accès social à la propriété : l'exemple du « Pass-foncier »

Nonobstant le manque patent de diversification de certains produits-logements sur les territoires du SCoTAM, différentes initiatives voient le jour pour encourager l'émergence d'une offre nouvelle plus proche des attentes des populations modestes et des jeunes ménages.

Plusieurs EPCI - Communauté de Communes de Maizières-lès-Metz, CCPOM et Metz-Métropole - ont ainsi délibéré en faveur du « Pass-foncier » afin de faciliter l'installation de nouveaux ménages par un dispositif financier novateur en faveur de l'accès à la propriété : l'objectif est en effet de favoriser l'accès dans le neuf de la première résidence principale en limitant le coût initial de l'opération au seul coût de la construction, l'achat du terrain s'effectuant dans un deuxième temps.

Les premiers résultats sont encourageants et permettent de mettre en avant le profil type des ménages aidés : les bénéficiaires sont principalement de jeunes couples avec un ou deux enfant(s), âgés de moins de 30 ans, voire plus jeunes. Ils sont le plus souvent salariés du privé, employés ou ouvriers.

Cet outil, initialement réservé à l'habitat individuel, a été récemment étendu à l'habitat collectif. D'autres EPCI réfléchissent, par ailleurs, à son adoption, ce qui constitue en soi une piste intéressante pour l'avenir. De nombreuses demandes de particuliers (environ 400) sont encore à l'étude à l'échelle régionale, ce qui laisse présager d'un réel engouement pour cette formule.

### Le démarrage frileux des produits-logements en location-accession

Certaines initiatives publiques voient le jour sur le territoire du SCoTAM, débou-

chant sur l'accompagnement de programmes d'habitat nouveaux : citons, par exemple, l'opération en « PSLA » (Prêt Social de Location-Accession) réalisée à Ennery (ZAC des Bégnennes), financée en 2007. Celle-ci fait encore figure d'exception dans notre région, contrairement à d'autres secteurs en France, comme le nord, où bon nombre de programmes ont vu le jour ces dernières années.

### Des programmes en accession sociale à la propriété encore peu nombreux, qui répondent à un besoin réel

Quelques programmes en accession sociale à la propriété émergent : peu nombreux et bien localisés, répondant à une demande réelle insuffisamment prise en compte, ils rencontrent un franc succès. Le programme Apollinaire (62 logements) construit en 2008/2009 sur Metz-Borny par le groupe Nexity, constitue, à ce titre, un exemple de produit innovant : la forme urbaine du programme, novatrice, a su faire coïncider les attentes des particuliers (habitat en ville pour des ménages avec enfants, besoins de jardin, d'espaces privatifs extérieurs...) avec des compromis relevant de l'habitat intermédiaire.

### Le développement d'une offre de produits « accessibles » : une réponse aux ménages à revenus intermédiaires

Des produits accessibles émergent sur le territoire, dans certains secteurs périurbains particulièrement bien desservis : la ZAC des Bégnennes à Ennery, programme d'envergure en cours de réalisation proposant des produits en accession et location sociale à des prix accessibles en individuel pur (environ une centaine de logements à 135 euros/m<sup>2</sup> de foncier), individuel groupé (40 logements) et logements collectifs (38 logements à 2 100 euros/m<sup>2</sup>), relève de fait d'une nouvelle offre sociale. Le quartier du



Le programme Apollinaire à Metz Borny

Ruisseau, route de Thionville à Woippy (507 logements au total dont 329 logements collectifs en accession) constitue également une offre très prisée (1 900 euros/m<sup>2</sup>).

### Des réponses à développer pour faciliter les parcours résidentiels des ménages

Ces initiatives sont porteuses d'espoir et de renouveau mais elles restent marginales par rapport à l'ensemble de la production de logements sur le SCoTAM.

Pour pouvoir faciliter les parcours résidentiels des ménages, d'autres réponses restent à développer afin de prendre en compte l'ensemble des segments du marché, notamment dans l'offre locative privée et sociale en milieu périurbain et dans les pôles secondaires.

### Les séniors et les personnes à mobilité réduite : une offre de logements spécifiques

L'adaptation de l'existant et la création d'une offre d'habitat nouvelle compatible avec les besoins des personnes vieillissantes et des publics à mobilité réduite constituent également un réel enjeu pour demain. Dans les programmes d'habitat récemment livrés (ZAC Jean Burger à Vitry-sur-Orne, 17 logements adaptés sur 42,...), la perte d'autonomie et le handicap font déjà l'objet d'une prise en compte croissante. Cet effort réalisé pour aider, notamment, au maintien des personnes âgées à domi-

## 1 L'offre et les conditions d'habitat



Quartier du Ruisseau à Woippy



ZAC des Begennes à Ennery

cile devra résolument s'inscrire dans une perspective d'accessibilité au sens large du terme, prenant en compte la question des services de proximité et des transports collectifs. La création de lits supplémentaires en établissements spécialisés devra être posée, en articulation étroite avec les objectifs arrêtés dans le Schéma gérontologique départemental en cours d'élaboration. La qualité des réponses développées et leur pertinence en termes d'adéquation aux besoins seront des garants du « vivre ensemble » de demain.

### Des objectifs de production et d'implantation de logements à définir dans le cadre de politiques locales de l'habitat

Toutefois, la définition des objectifs qualitatifs et quantitatifs de production de logements (notamment sociaux), ainsi que le choix de leur implantation territoriale, relèvent principalement des politiques locales de l'habitat, définies à l'échelon intercommunal. Il appartiendra donc aux Etablissements Publics de Coopération Intercommunale de définir ces priorités, dans leur Programme Local de l'Habitat (PLH), en adéquation avec les dispositions qui seront arrêtées dans le SCoT.

### La nécessaire prise en compte des objectifs de réduction énergétique

Les réponses à développer en termes d'offre d'habitat pour l'avenir devront, par ailleurs, intégrer pleinement les objectifs de réduction des dépenses énergétiques imposés par les lois Grenelle et les engagements internationaux de la France. A l'image des programmes locatifs sociaux tenus de répondre d'ores et déjà aux premières exigences dans ce domaine (en lien avec une volonté de maîtrise du coût des charges pour les locataires et d'une plus grande solvabilisation des ménages), les futures opérations d'habitat devront évoluer globalement pour s'adapter aux

hausse récentes et pérennes du prix de l'énergie. Si l'on s'attend à une forte disparité entre habitat public et privé, les choix politiques, les dispositions légales et financières spécifiques mises en œuvre par l'Etat et relayées par les collectivités locales constitueront des socles décisifs pour aider à une prise de conscience collective et à une évolution incontournable des pratiques dans ce domaine.

### Un risque de spécialisation des espaces et de déconnexion des fonctions urbaines

La nécessité d'une meilleure adéquation offre/demande, la prise en compte de la réduction de la consommation énergétique ne doivent pas occulter d'autres phénomènes identifiés sur le territoire du SCoTAM : pour les communes ayant fait le choix, à défaut d'autres alternatives réellement envisagées, d'un habitat « monotype » (le tout « pavillonnaire ») ou très peu diversifié, un risque réel de spécialisation des espaces existe. Proposer d'autres produits-logements permettrait, au moins à l'échelle de la commune, d'œuvrer directement au maintien de certains équilibres sociaux grâce à des programmes d'habitat mixtes, d'anticiper sur les évolutions démographiques et d'éviter le repli sur soi.

Concomitamment, le manque d'équipements de proximité dans certains secteurs (secteurs ruraux au nord-est et à l'est du SCoTAM) et l'absence de desserte en transport collectif posent également la question de la mixité des fonctions et du développement futur de ces territoires, en lien étroit avec les besoins des populations.



## 1 L'offre et les conditions d'habitat

### 3/ Une offre d'équipements et de services concentrée en particulier sur les espaces urbains de Metz et de son agglomération

La couverture territoriale en équipements et services renvoie à la notion de qualité de vie pour les habitants, facteur de développement local. Du niveau d'équipement des territoires, dépend leur attractivité et leur rayonnement. L'absence d'équipements pose le problème de l'éloignement, de l'isolement et des déplacements induits. D'un point de vue social, la notion d'éloignement des équipements souligne aussi les inégalités d'accès de la population aux services de soins, à l'éducation, à la culture et aux loisirs.

#### Un niveau d'équipements et de services très hétérogène entre espaces urbains et territoires ruraux

La répartition des équipements et services met en évidence des unités distinctes et très contrastées :

#### Une concentration d'équipements sur Metz et l'agglomération proche de la ville centre

Ce secteur regroupe les communes les plus peuplées du SCoT mais aussi les communes les mieux dotées en équipements : Metz, qui avec près de 400 équipements apparaît bien comme le pôle majeur, mais aussi Montigny, Woippy, Longeville et Marly qui contribuent à élargir le pôle messin, et dans une moindre mesure les communes de première couronne.

Au sud-ouest, certaines communes apparaissent bien équipées à l'image d'Ars-sur-Moselle et des petits centres d'équipements et de services, comme Novéant ou Jouy-aux-Arches.

#### Un bon niveau général d'équipements sur le secteur de la vallée de l'Orne, du Pays Haut et de la rive gauche de la Moselle au nord de l'A4

Les caractéristiques urbaines de ce secteur

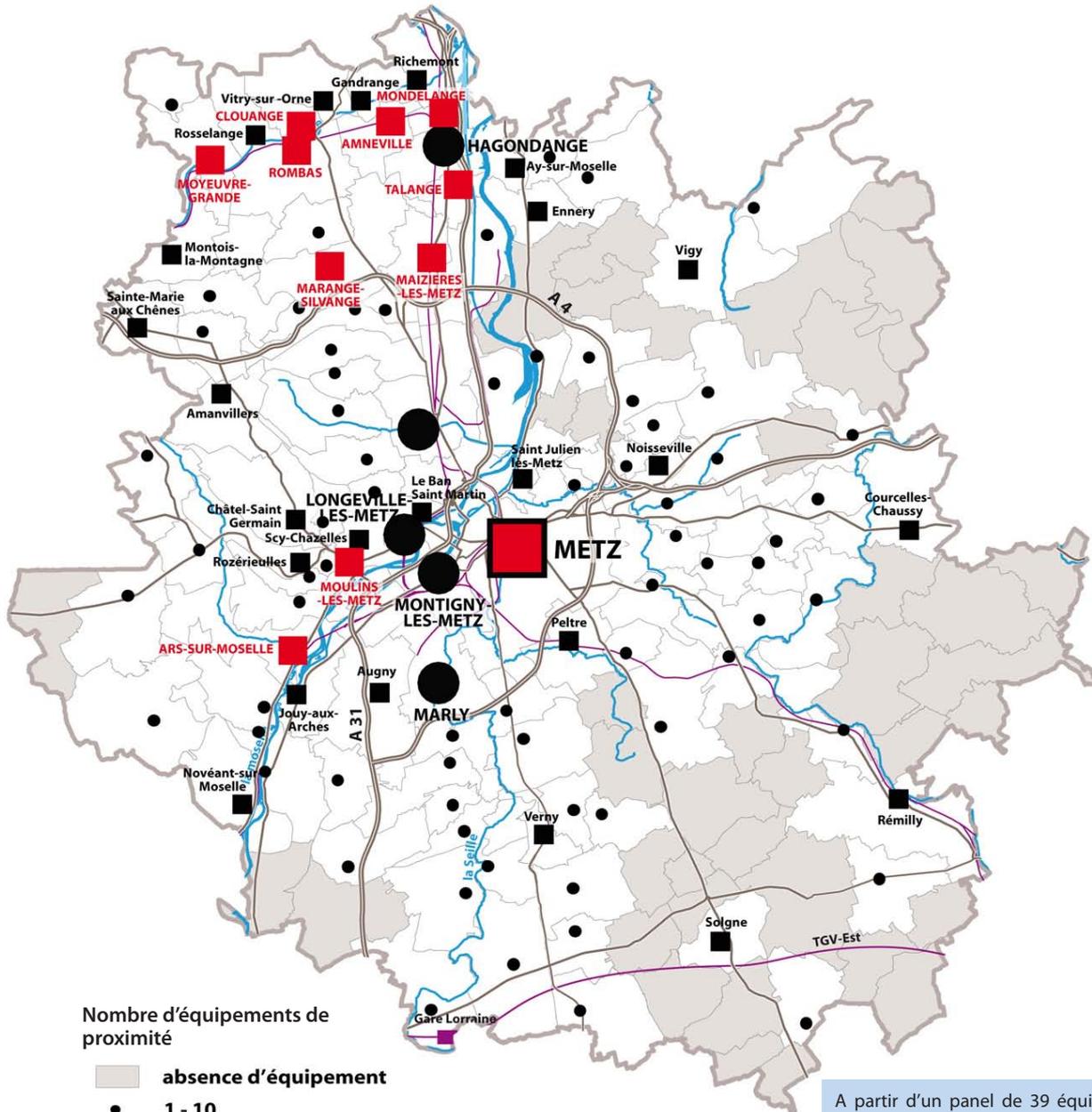
sont confortées par le bon niveau général d'équipement des communes. Dans la vallée de la Moselle, ce sont Hagondange, qui fait figure de pôle de service du secteur, mais aussi Maizières-lès-Metz, Mondelange ou Talange. Dans la vallée de l'Orne, toutes les communes sont bien pourvues, avec une mention particulière pour Rombas et Amnéville. Plusieurs communes du Pays Haut enfin, espace de desserrement de la vallée de l'Orne, sont bien équipées : Sainte-Marie-aux-Chênes, Montois-la-Montagne....

#### Des pôles secondaires en rive droite de la Moselle

Dans un environnement de communes très peu équipées, quelques communes font office de pôles secondaires : Verny, Solgne, Rémillly, Courcelles-Chaussy, Vigy. Les habitants de ces territoires fonctionnent avec des logiques de déplacements différenciées selon la nature de l'équipement ou le service recherché, selon qu'il s'agit de commerce de proximité, d'établissements scolaires, de services de soins, de culture, de loisirs ou de sports.

1 L'offre et les conditions  
d'habitat

■ Equipements de proximité



Nombre d'équipements de proximité

- absence d'équipement
- 1 - 10
- 11 - 34
- 35 - 71
- 72 - 149
- 150 - 373

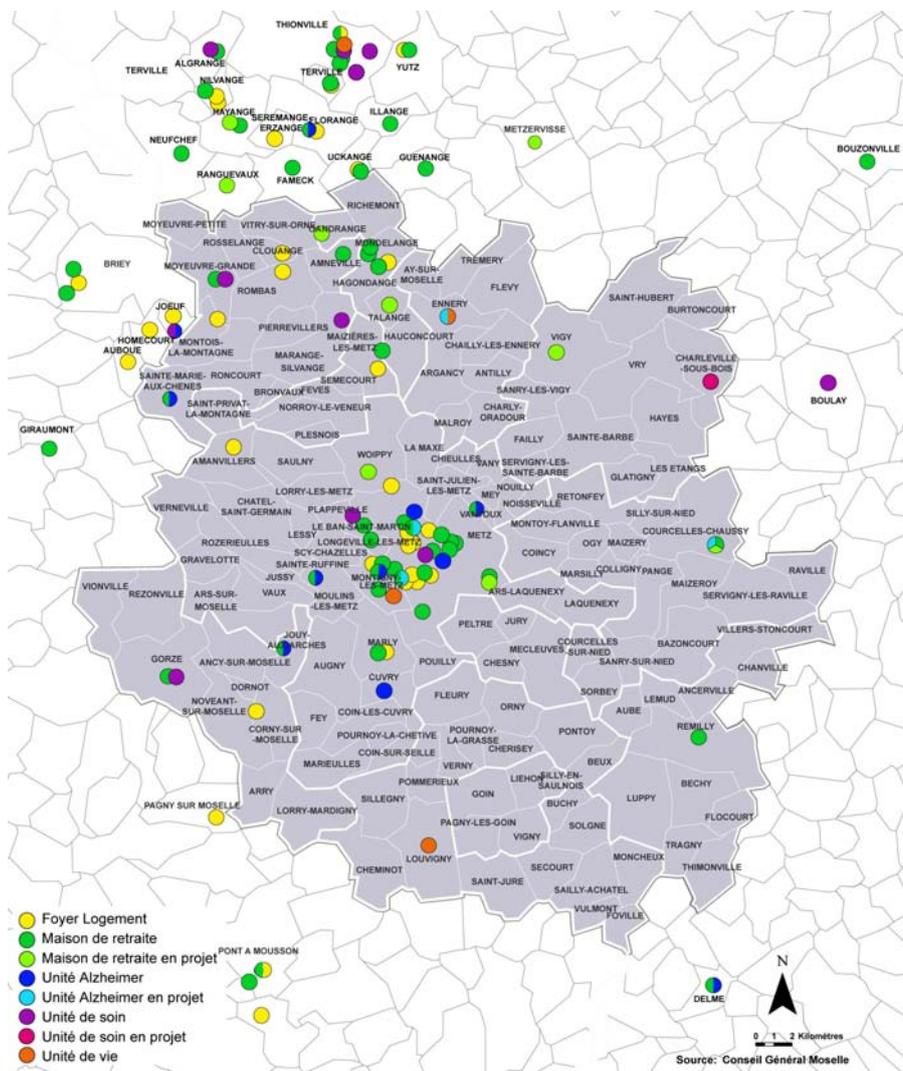
A partir d'un panel de 39 équipements et services, de diverses catégories (santé, social, commerces et services, scolaires, culture, sport) a été déterminé statistiquement une gamme d'équipements dit de proximité. En raison de leur attractivité vis-à-vis des communes voisines, cette gamme a été prise en compte pour établir la carte des équipements ci-contre.



1 L'offre et les conditions  
d'habitat

Constat rétrospectif et situation actuelle

Etablissements pour personnes âgées



Des structures d'accueil de la  
petite enfance concentrées  
principalement sur  
l'agglomération messine

Les structures d'accueil pour la petite enfance ont une répartition très hétérogène sur le périmètre du SCOTAM qui compte 35 structures réparties sur 9 communes. A elle seule, la ville de Metz accueille 24 équipements<sup>1</sup> (soit près de 68% de l'offre). La capacité d'accueil est de 1450 places dont 81% dans les établissements messins (207 places pour 1000 enfants nés au cours des trois dernières années).

La présence d'assistantes maternelles est cruciale pour les parents en milieu rural. En 2009, 3357 assistantes maternelles agréées se répartissent au sein du territoire du SCOTAM. Seulement 8 communes ne disposent pas de ces personnes qualifiées.

Une offre de soins (hors foyers  
logements) la plus étoffée du  
département

Le territoire du SCOTAM compte actuellement 4 067 lits (tous types d'accueils confondus), soit une moyenne de 163 lits pour 1000 personnes de plus de 75 ans (RGP 2006). Cette offre est essentiellement concentrée sur les secteurs les plus denses : agglomération de Metz, secteur du Sillon Mosellan, de la vallée de l'Orne.

Le nombre relativement peu élevé d'établissements dans les secteurs les plus ruraux du territoire peut laisser penser qu'ils sont sous-équipés alors qu'il s'agit en réalité, d'un point de vue statistique, des secteurs les mieux pourvus, avec un taux de couverture de 260 lits pour 1000 personnes de 75 ans et plus. En revanche, le nord du SCOTAM fait apparaître une carence en structures d'accueil spécifiques, avec un taux de couverture de 115 lits.

Globalement, le territoire du SCOTAM ne présente pas de problèmes sanitaires majeurs. L'offre de soins, qu'elle soit

<sup>1</sup> Pour autant, cette maille d'étude n'est pas très pertinente puisque de plus en plus de communes transfèrent la compétence à l'échelon intercommunal ou permettent l'accueil d'enfants venus de communes extérieures.

## 1 L'offre et les conditions d'habitat

ambulatoire ou hospitalière, y est relativement bien développée.

### Des équipements scolaires du SCoTAM en perte d'effectifs

Egalement soumis à l'évolution structurelle de la pyramide des âges, les équipements scolaires sont des facteurs d'attractivité conditionnant la venue des familles.

#### L'enseignement primaire : une chute de 2,3% des effectifs entre 2003 et 2008

En 2008, l'enseignement du premier degré (écoles maternelles et élémentaires), au sein du territoire du SCoTAM, est dispensé dans 158 écoles maternelles et de 191 écoles élémentaires. Ces établissements sont principalement présents dans le tissu urbain. Les effectifs du premier degré (34700 élèves en 2008) ont connu une chute de 2,3% depuis 2003 soit 834 élèves. La baisse la plus prononcée concerne les écoles maternelles avec une baisse de 10,4% des effectifs.

#### L'enseignement secondaire, également touché (-13% des effectifs) par la baisse démographique

Le territoire du SCoTAM totalise en 2008 38 collèges dont 32 établissements publics pour 17241 élèves (le département de la Moselle est pourvu de 112 collèges dont 95 publics). Les secteurs est et sud du SCoTAM ne comptent que deux établissements du second degré localisés à Vigy et à Rémyilly, les autres établissements se dispersant sur le territoire de l'agglomération messine et au nord de l'A4. Le SCoTAM a connu une baisse de 13% des effectifs au sein des établissements publics et privés soit une perte de 2545 élèves entre 2003 et 2008.

#### Et des pertes d'effectifs pour les lycées (- 4,4 %)

En 2008, 24 lycées (dont 8 établissements privés) et 4 écoles privées d'enseignement secondaire dispensant des cours supérieurs sont implantés sur le SCoTAM et sont

concentrés en grande majorité à Metz avec 72% des élèves scolarisés du territoire. Les autres établissements publics et privés se localisent dans l'agglomération messine et dans la vallée de l'Orne. Les secteurs sud et est ne possèdent aucun lycée. Les effectifs au sein des établissements publics sont en constante diminution (perte de 947 élèves entre 2003 et 2008 à la différence des établissements privés).

#### L'enseignement supérieur : un effectif à conserver et à développer

L'enseignement supérieur compte environ 20 000 étudiants (année universitaire 2007-2008) localisés essentiellement dans l'agglomération messine, regroupés autour de l'université Paul Verlaine et de plusieurs établissements d'enseignements supérieurs de renommée nationale voire internationale : l'ENIM, l'ENSAM, SUPELEC, ESIDEC, Georgia Tech, ....<sup>2</sup>.

Depuis 5 ans, les effectifs sont en baisse, notamment pour l'université (-16 % depuis 2005), et de façon moins marquée pour les autres établissements d'enseignement supérieur.



ENSAM



La bibliothèque universitaire au Saulcy

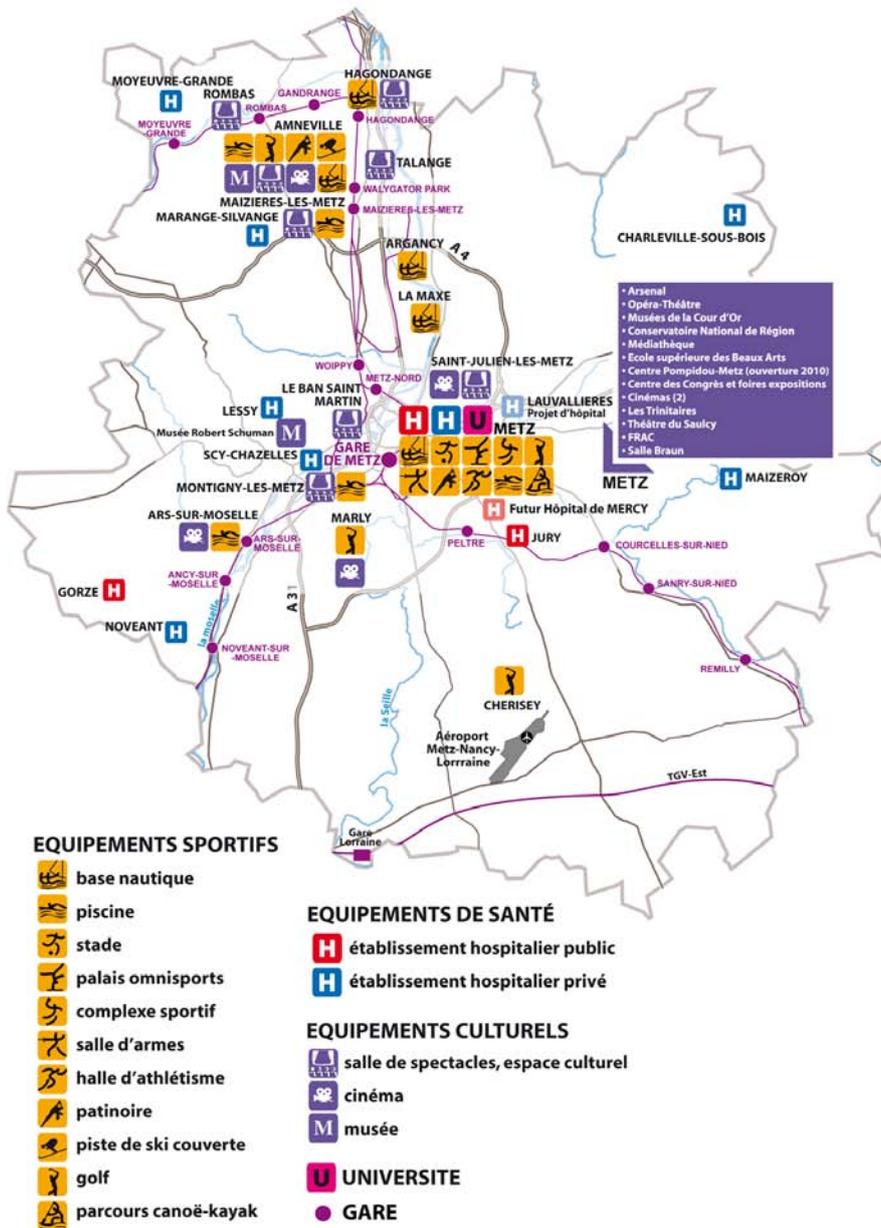
<sup>2</sup> ENIM : Ecole Nationale d'Ingénieurs de Metz  
ENSAM : Ecole Nationale d'Arts et Métiers  
SUPELEC : Ecole Supérieure d'Electricité  
ESIDEC : Ecole Supérieure Internationale de Commerce de Metz  
Georgia Tech : Antenne du Georgia Institute of Technology d'Atlanta à Metz

## II LES MODALITÉS DU DÉVELOPPEMENT URBAIN



### 1 L'offre et les conditions d'habitat

#### ■ Equipements structurants



Des équipements culturels, sportifs et de loisirs essentiellement concentrés sur l'agglomération messine et Amnéville

Les équipements sportifs et culturels sont majoritairement localisés à Metz et dans la proche agglomération messine. Il s'agit notamment du stade Saint-Symphorien, les Arènes (le palais omnisports), la halle d'athlétisme de Borny, l'Arsenal, l'Opéra Théâtre, les musées de la Cour d'Or, le Conservatoire National de Région, la Médiathèque, les Archives Départementales, l'école supérieure des Beaux-Arts de Metz, le Centre de Congrès et Foire-Exposition et évidemment le Centre Pompidou-Metz.

Amnéville est le second secteur rassemblant de grands équipements de loisirs, une piscine olympique, une patinoire, un golf, un snowhall, ... et des équipements culturels tels que le Galaxie, lieu de spectacles, et un complexe cinématographique.



Les Arènes à Metz

## 1 L'offre et les conditions d'habitat

### La confirmation des prévisions démographiques conduira à s'interroger sur la capacité des structures d'accueil et sur leurs répartitions géographiques par rapport aux poids de population et aux modalités de desserte

Le phénomène de vieillissement de la population annoncé progressivement d'ici 2025 sur le SCoTAM risque d'engendrer des problèmes de capacité, de localisation et de modalité de desserte des équipements de santé et de services à la personne.

### Une poursuite prévisible d'une baisse des effectifs scolaires d'ici 2025

En lien avec les prévisions d'ici 2025, la population en âge d'être scolarisée en école élémentaire (de 5 à 9 ans) devrait être d'environ 19500 élèves c'est-à-dire environ 1900 élèves de moins qu'en 2005. Cette baisse risque d'engendrer des fusions ou des fermetures d'établissements. Actuellement certaines

communes décident de fonctionner à plusieurs en créant des regroupements pédagogiques intercommunaux, afin de pallier les baisses d'effectifs dans le premier degré et de mutualiser les moyens.

Les établissements du second degré seront également touchés par la baisse démographique selon les projections de l'INSEE. La population en âge d'être scolarisée dans les collèges chuterait de 12% d'ici 2025 (par rapport à 2005) et de 19% pour les lycées. Les lycées du SCoTAM ayant un rayonnement majoritairement localisé sur le territoire du SCoTAM (seules les formations supérieures élargissent leur attractivité), la baisse démographique annoncée au sein de l'agglomération messine aura une conséquence directe sur leurs effectifs malgré une légère augmentation de la population sur les secteurs sud et est.

### Mais des besoins à satisfaire pour le second degré au sud du territoire

En vue de la redéfinition des réseaux des

collèges du département, le Conseil Général de Moselle a décidé en 2008, la construction d'un collège à Verny dans le but « d'équilibrer le territoire en désengorgeant le Collège Paul Verlaine de Metz dont les élèves proviennent principalement du canton de Verny ».

Ainsi ce nouvel établissement permettrait une diminution du temps et du coût des transports scolaires.

### Un enseignement supérieur à l'échelle Métropolitaine

Les prévisions démographiques sont difficilement applicables à l'enseignement supérieur qui a un rayonnement dépassant les frontières du territoire du SCoTAM. La déclinaison d'une université lorraine à l'horizon 2012 autour du plan Campus regroupant trois universités nancéennes et une université messine, permettra à l'enseignement lorrain d'être mieux identifié et de renforcer sa visibilité et son attractivité à l'échelle nationale voire internationale.

### Le développement des services d'aide à la personne, envers les personnes âgées et les étudiants comme facteur d'attractivité du territoire

Le développement des services d'aides à la personne est indispensable pour prendre en compte le souhait des personnes âgées et permettre leur maintien à domicile le plus longtemps possible.

En termes d'attente de la population et notamment de la population étudiante, la création de l'université unique nécessitera un accompagnement majeur de la part des collectivités, en matière de promotion de la qualité d'accueil et de la vie étudiante (mobilité, sport et loisirs, logements, ...).

### Seule une politique volontariste en matière d'accueil de population

### peut permettre de modérer les tendances à l'œuvre en matière de gestion des équipements : manque, fermeture

La création d'établissements spécialisés permettrait d'accueillir des personnes âgées de plus en plus nombreuses. Pour autant si on s'appuie sur les prévisions démographiques, cela nécessitera un réel investissement ainsi qu'un niveau de construction soutenu dans les prochaines années afin de disposer de places supplémentaires. Cependant il ne faut pas négliger le recul de l'âge d'entrée en institution. On peut pressentir dans les prochaines années, un accroissement de la population âgée dépendante, bénéficiant du maintien à domicile.

Les regroupements scolaires pour l'enseignement primaire vont s'intensifier et s'accom-

pagneront de fermetures et fusion d'écoles. La mise en place de ces regroupements pédagogiques a une incidence sur l'organisation des transports scolaires qui devront se créer, s'adapter voir se réorganiser.

La chute des effectifs de l'enseignement secondaire se poursuivra et entraînera des fermetures et des redistributions géographiques des établissements sur le territoire.

En début d'année 2009, suite à la baisse démographique ininterrompue depuis plusieurs années à laquelle est venu s'ajouter le départ des militaires, le Conseil Général a envisagé de fermer et de fusionner des établissements du secondaire. Ces décisions ont été différées notamment par le fait que le territoire était concerné par la réforme de la carte militaire, mais il est légitime de s'interroger sur les projections d'équipements dans ce contexte démographique.

# La répartition des activités et de l'emploi

## 1/ Une répartition inégale de l'emploi sur le territoire

### Près de 40% des emplois salariés privés fournis par les services aux entreprises et le commerce

En 2008, les secteurs des services aux entreprises et du commerce représentaient chacun environ 20 % de l'emploi salarié privé du SCoTAM. Le territoire se situe dans la moyenne française pour les services aux entreprises et en surreprésentation pour le commerce.

### Des emplois publics bien représentés sur le SCoTAM

Avec une proportion d'emplois publics s'élevant à 16% des emplois salariés en 2006 (à l'échelle de la zone d'emplois de Metz, source INSEE) et contre 13 % en moyenne en Moselle, le territoire affirme sa position de capitale administrative de la Lorraine.

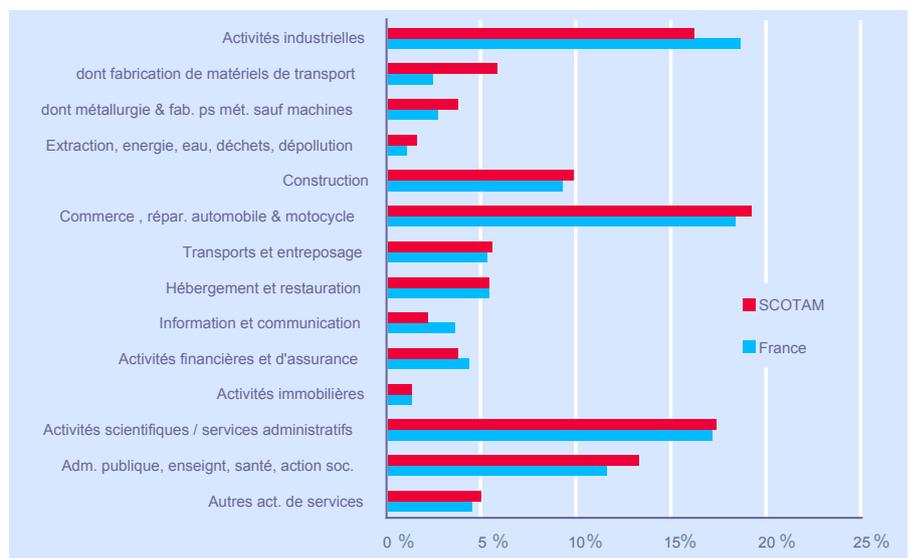
Ces emplois publics se concentrent essentiellement sur le pôle messin, notamment par la présence d'administrations (Préfecture de Lorraine et de Moselle, Conseil Régional...).

### Une mutation de l'emploi industriel, concentrés sur l'automobile

L'emploi industriel ne représente que 18 % de l'emploi total en 2008 (contre + de 20% en moyenne en France) et est très concentré sur l'industrie automobile (6 % du total des emplois du SCoTAM, soit trois fois plus que la moyenne française), car les autres industries (agroalimentaire et de biens de consommation et d'équipements) sont sous-représentées par rapport à la moyenne française.

Le secteur de la fabrication de matériels

### ► L'emploi par grands secteurs d'activités au 1<sup>er</sup> janvier 2009 (source UNEDIC)



de transport représente 6 285 emplois en 2009 et 14 entreprises pour le territoire (Unedic 2009) et reste tourné vers des fonctions de production.

### Une répartition hétérogène de l'emploi sur le territoire avec des concentrations sur certains secteurs

En 2008, Metz Métropole et les communautés de communes de Maizières-Lès-Metz, du Sillon Mosellan et du Pays Orne Moselle regroupaient 94 % des emplois salariés privés (Source UNEDIC) et la grande majorité des grands établissements (effectifs supérieurs à 100 emplois).

Dans le domaine industriel, le secteur de la métallurgie reste concentré sur la Vallée de l'Orne. Le secteur automobile se disperse sur trois sites majeurs du SCoTAM : Metz-

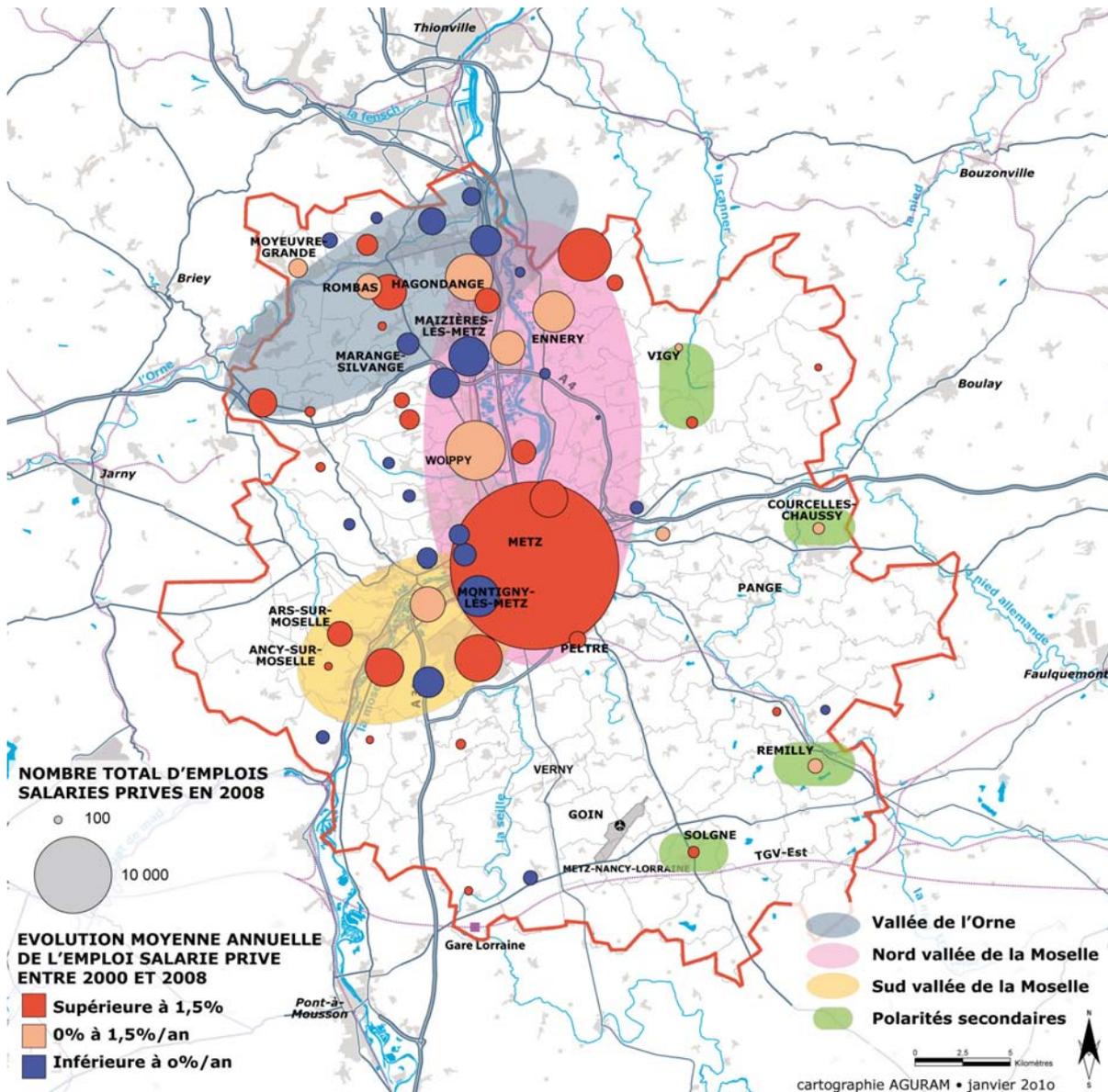
Borny (plus de 2 000 emplois), Ennery-Trémery (presque 4 000 emplois) et Batilly (plus de 2 500 emplois) soit plus de 8 000 emplois directs auxquels il faut ajouter les sous traitants.

En matière commerciale, l'emploi est corrélé avec la répartition de l'offre commerciale du SCoTAM et se localise principalement sur la vallée de la Moselle et le centre-ville de Metz.

L'emploi dans le secteur des services reste très concentré sur l'agglomération messine, notamment sur le technopôle et le centre-ville de Metz.

2 La répartition des activités et de l'emploi

■ Une répartition inégale de l'emploi sur le territoire

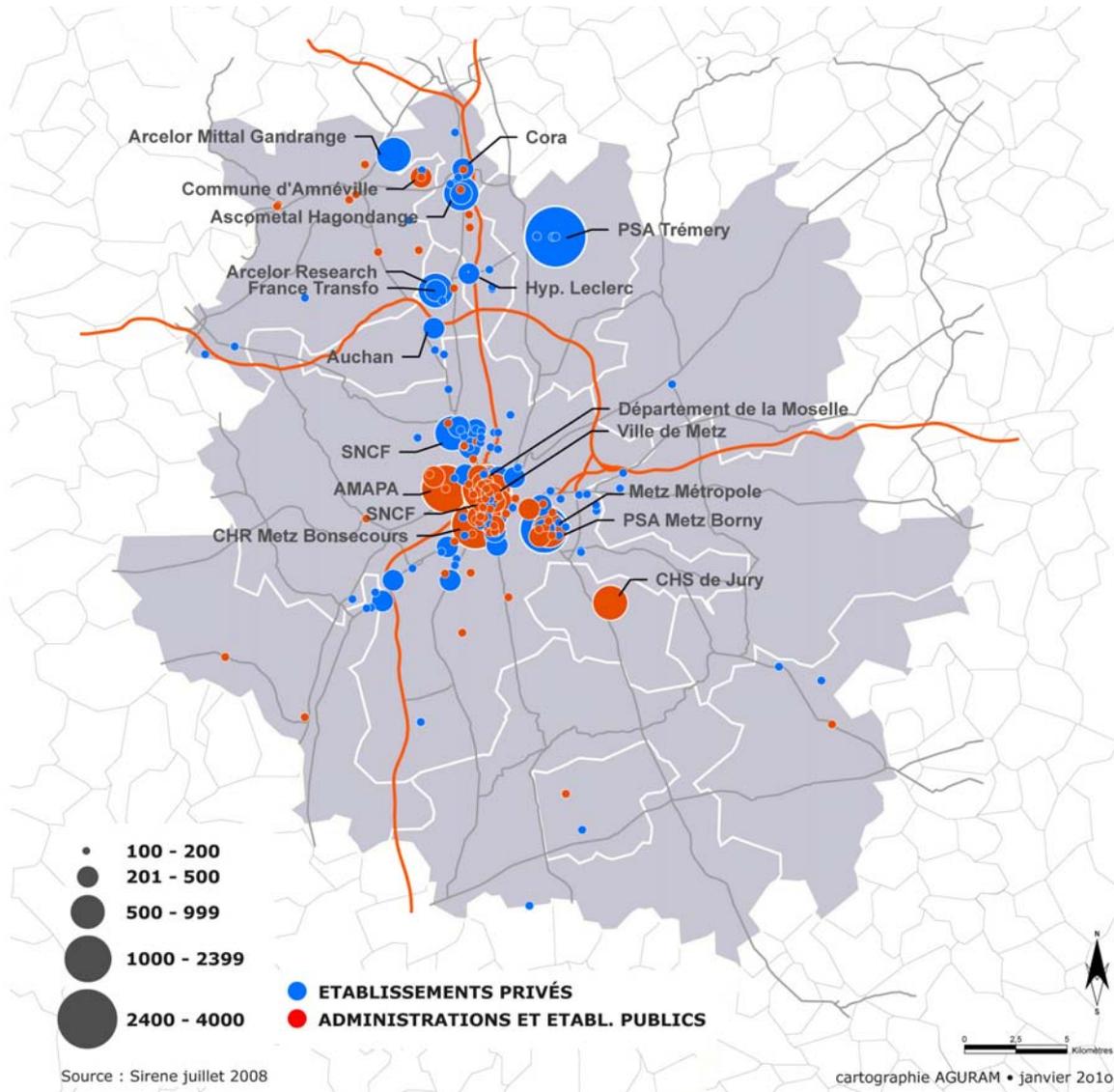


## II LES MODALITÉS DU DÉVELOPPEMENT URBAIN



### 1 La répartition des activités et de l'emploi

#### ■ Les établissements de plus de 100 salariés dans le SCoTAM en 2009



# 1 La répartition des activités et de l'emploi

**Un système économique fragile : entre 2004 et 2009 le SCoTAM connaît des évolutions très différentes de la moyenne Nationale et les secteurs dits « porteurs d'avenir » ne se développent pas**

L'emploi salarié privé (Source : Unedic 2009) a augmenté en moyenne de 0,6% par an entre 2001 et 2008. Entre 2008 et 2009 (chiffres provisoires Unedic) il a reculé de 1,6 % contre -1,8 % pour la Lorraine et -0,5 % pour la France.

Entre 2003 et 2008 le SCoTAM connaît des évolutions très différentes de la moyenne nationale. En effet, le territoire n'a pas vu les secteurs réputés « porteurs d'avenir » ou à vocation métropolitaine, augmenter aussi fortement qu'en moyenne en France. C'est le cas notamment pour les activités dans le domaine de l'informatique et de la communication, la santé et l'éducation, l'énergie.

**Affaiblissement de la centralité messine et émergence de nouvelles polarités d'emploi**

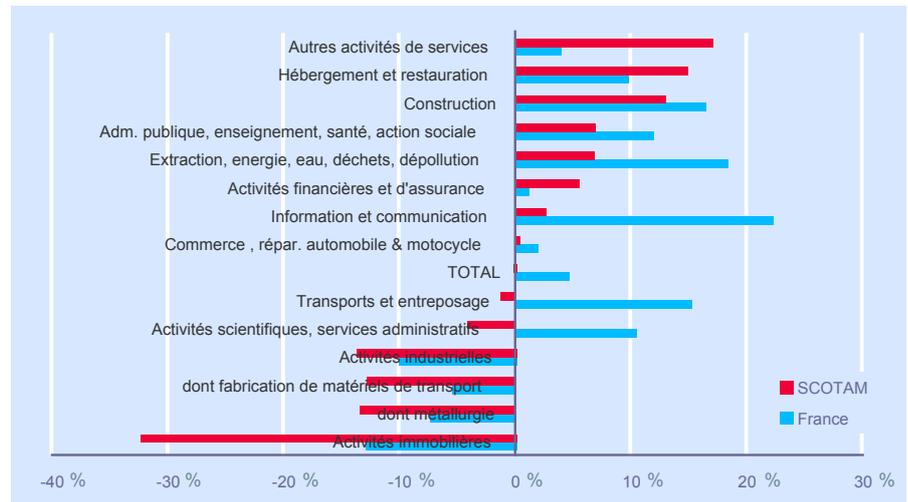
Depuis 1999, la diminution de l'emploi commercial et la croissance plus limitée qu'en moyenne dans le SCoTAM de l'emploi

**Quel avenir pour l'emploi dans un contexte de nouvelle fiscalité locale ?**

L'évolution de la fiscalité locale pourrait impacter la répartition des emplois sur le territoire. En effet, si la Vallée de la Moselle compte aujourd'hui une part d'emplois industriels importante (industrie et logistique), cette répartition pourrait évoluer avec le développement de l'emploi tertiaire.

Quel avenir pour chacun des secteurs d'activités ?

► Evolution de l'emploi par grands secteurs d'activités entre 2004 et 2009



dans le domaine des services, témoignent d'un affaiblissement de la centralité messine.

Par ailleurs, le nord de la Vallée de la Moselle voit le nombre d'emplois dans le secteur commercial fortement progresser (Maizières-lès-Metz, Hauconcourt, Talange...), tout comme le Val de Moselle (zone ActiSud).

L'emploi dans le domaine des services connaît une forte progression au sein de la Vallée de l'Orne et de la Vallée de la Moselle.

Enfin, on observe l'émergence de nouveaux pôles d'emploi dans les territoires ruraux à l'est et au sud du SCoTAM, en croissance principalement dans le domaine des services et du commerce (Vigy, Sainte Barbe, Solgne Courcelles-Chaussy, Rémillly, ...).

Quel est l'avenir pour l'industrie automobile sur le territoire ? Des risques de ralentissement (et réorientation) pourraient apparaître liés notamment à la crise économique, la raréfaction du pétrole et la nécessaire prise en compte des contraintes environnementales.

D'autres questions méritent réflexion :

Quel avenir pour l'emploi public dans un contexte d'économie budgétaire et de recentralisation des emplois ?

Quelle prise en compte des potentialités

de création d'emplois autour des problématiques liées au vieillissement de la population générant de nouveaux emplois d'aide à la personne et de santé ? Il existe une opportunité liée à la création d'un Institut du Handicap. Quelles sont les incitations à mettre en œuvre pour rendre ces métiers attractifs ? Et comment faire face à la concurrence luxembourgeoise vis-à-vis des personnels de santé ?



## 2 La répartition des activités et de l'emploi

### 2/ Une offre d'espaces d'activités en mutation, centrée sur l'agglomération messine et la Vallée de la Moselle

Les principales zones d'activités du territoire se situent en périphérie, en bordure d'urbanisation et le long des voies de communication principales (A31, A4, ...). Sur le reste du territoire, on note la présence de plus petites zones diffuses notamment à l'est et au sud du SCoTAM.

#### Des secteurs d'activités variés et bien identifiés

Un premier espace comprenant le centre-ville et l'est de l'agglomération messine, regroupe des activités commerciales et tertiaires, tant de manière diffuse (centre ville, quartier de la gare) qu'au sein de zones d'activités (Technopôle, Sébastopol, Actipôle...).

Le sud de l'agglomération est clairement identifié comme un espace à vocation commerciale, principalement concentré sur les zones d'ActiSud (sur les communes de Jouy-aux-Arches, de Moulins-Lès-Metz et d'Augny).

Au nord de l'agglomération, des zones mixtes (Deux Fontaines), logistiques et industrielles autour du Port de Metz (Plateforme logistique d'IKEA, 40ha, 600 emplois) font le lien avec les espaces d'activités que l'on retrouve dans la Vallée de la Moselle.

#### De nouvelles zones d'activités développées au nord de la Vallée de la Moselle

Cet espace concentre les zones les plus importantes en terme de surface. On y recense des zones logistiques et industrielles (Eurotransit : 1er pôle logistique de l'Est de la France avec 470 ha, 8000 emplois dont 4000 de PSA, Val Euromoselle Nord avec 40 ha).

Depuis le début des années 2000, ce secteur a vu son offre commerciale croître

de manière significative, avec le développement de nouvelles zones à Semécourt (Auchan, Alinéa...), Talange (Marques Avenue), Hauconcourt (Leclerc),...

Enfin des zones tertiaires émergent, telles Val Euromoselle Sud (activités tertiaires et artisanales) et EcoParc à Norroy-le-Veneur sur 78 ha.

#### De grandes zones industrielles dans la Vallée de l'Orne regroupées

Ces zones sont notamment liées aux activités métallurgiques (Mittal). On note la présence à l'ouest de zones commerciales (Sainte-Marie-aux-Chênes) et de loisirs (Amnéville) et des zones industrielles et sidérurgiques héritées du passé.

#### Des zones mixtes de taille plus limitée à l'est et au sud du territoire

A l'est quelques zones mixtes ont été créées, notamment le long de l'A4. C'est le cas à Montoy-Flanville où se trouve une zone à vocation principalement indus-

trielle (35 entreprises, 3000 emplois) et à Retonfey (20 entreprises, 200 emplois).

Au sud, les principales zones d'activités se situent autour des communes de Rémillly-Lemud et de Solgne (9ha commercial et tertiaire).

Enfin on retrouve une zone industrielle au sud non loin de l'aéroport régional.

#### Des zones principalement accessibles par la voie routière

La localisation des principaux espaces d'activités en bordure des voies de communication leur assure une bonne accessibilité, principalement routière. En dehors des zones desservies par les transports urbains dans le périmètre de Metz Métropole, la desserte en transport en commun est très limitée et peu adaptée. La question se pose particulièrement pour les zones à vocation tertiaires, telle l'EcoParc.

Certains espaces du SCoTAM bénéficient d'une accessibilité fluviale, c'est le cas principalement de la zone du Port de Metz, concentrée sur l'activité de stockage de céréales transportés par la voie fluviale. Une nouvelle zone est en cours de réalisation sur la friche d'Hagondange – Talange, qui utilisera la darse naturelle de Talange.

Il est projeté de réaliser sur ces deux espa-



Plateforme IKEA et Port de Metz

## 2 La répartition des activités et de l'emploi

ces une plateforme trimodale en mettant à profit les accessibilités routières, ferroviaires et fluviales et de développer ainsi des activités logistiques.

### Des disponibilités foncières différenciées

En lien avec leur localisation et leur accessibilité, on observe des niveaux de disponibilité et de prix différents au sein des espaces d'activités du SCoTAM.

En termes d'offre foncière, le territoire de Metz Métropole, sur lequel les niveaux de prix observés sont les plus élevés (notamment en matière tertiaire), ne dispose pas à l'heure actuelle de terrains libres. A contrario, certains territoires, comme la Communauté de communes de Maizières-lès-Metz ont ouverts de nouveaux sites d'activités, qui ne sont pas tous arrivés à saturation (exemple Parc Tertiaire EcoParc).

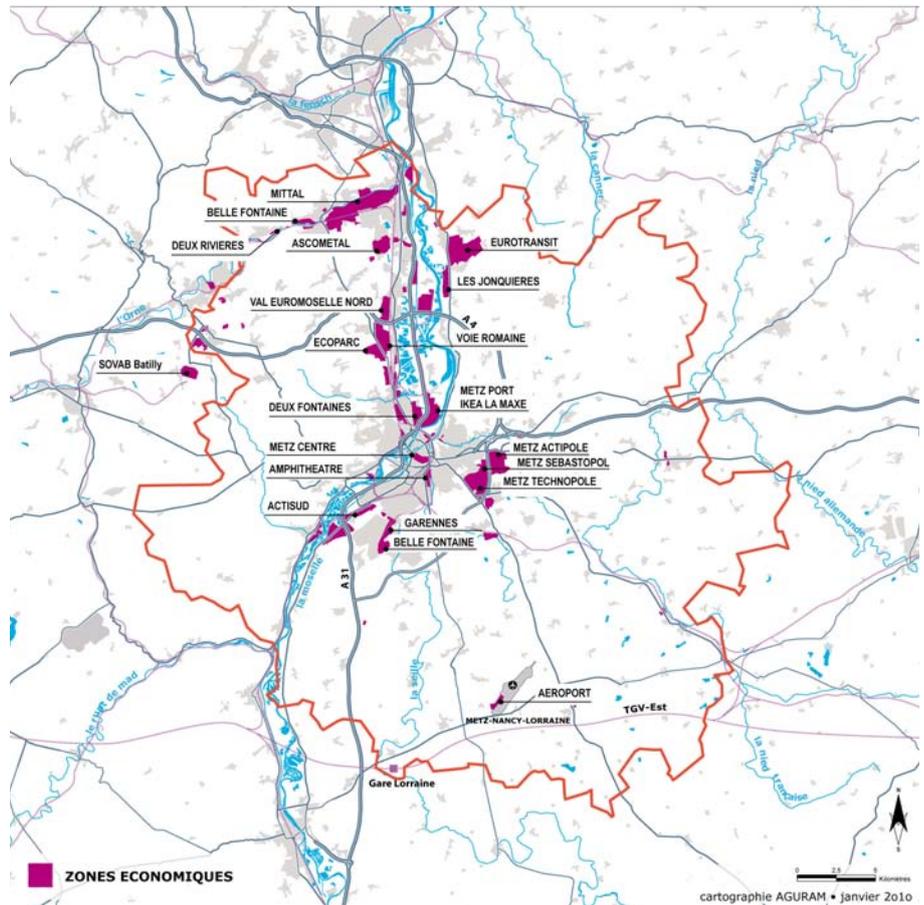
#### ► Prix moyen du foncier d'activités en 2008 au sein du SCoTAM

	Prix moyen du foncier d'activité
Metz Métropole	37 €/m <sup>2</sup>
CC du Val de Moselle	35 €/m <sup>2</sup>
CC Maizières-lès-Metz	26 €/m <sup>2</sup>
CC du Val Saint-Pierre	24 €/m <sup>2</sup>
CC du Sillon Mosellan	20 €/m <sup>2</sup>
CC du Pays Orne Moselle	19 €/m <sup>2</sup>

Source : Perval et EPCI

Des terrains à moindre coût sont aussi disponibles autour du SCoTAM, au sud il s'agit notamment des zones d'Atton près de Pont-à-Mousson ou de Nomeny, dans des prix situés aux alentours de 15 à 30 euros/m<sup>2</sup>, selon la destination des activités. Des zones proposent aussi des fonciers disponibles au sein de La CC du Jarnisy et de l'Arc Mosellan, pour lesquelles les prix varient de 5 à 17 euros du m<sup>2</sup>.

### ■ Les zones d'activités en 2009



ARCELOR MITTAL dans la vallée de l'Orne



## 2 La répartition des activités et de l'emploi

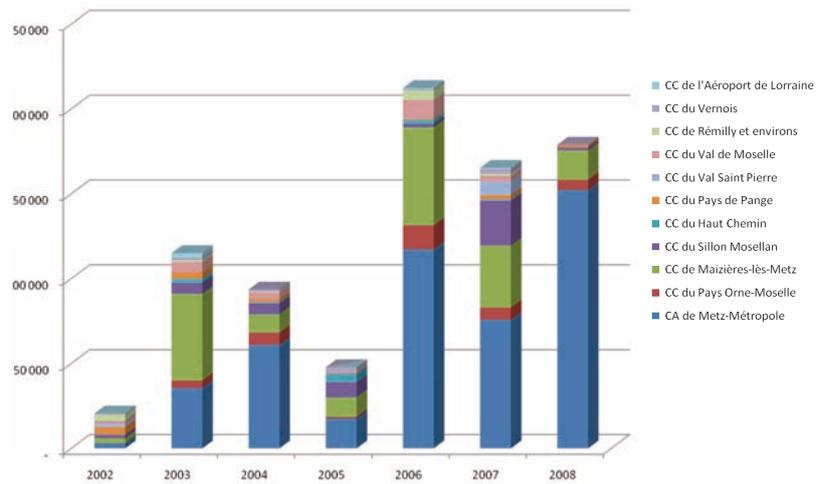
### Une offre nouvelle à venir conséquente

Toutefois, depuis une dizaine d'année, de nouvelles zones commerciales, industrielles et depuis peu tertiaires sont créées au nord du SCoTAM, dans la Vallée de la Moselle. Beaucoup de zones sont à l'état de projet plus ou moins avancés ; ainsi en faisant abstraction des emprises militaires libérées, plus de 800 ha d'activités sont programmés à court et moyen terme à l'échelle du SCoTAM.

Dans le territoire de Metz Métropole, hormis le quartier péricentral de l'Amphithéâtre (96 000 m<sup>2</sup> dédiés aux activités), l'offre nouvelle est principalement située à l'est du territoire. Il s'agit des zones de Mercy (43 ha pour une zone d'activités mixte santé et tertiaire), l'extension du Technopôle (30 à 50ha), Lauvallières, la plateforme multimodale du Port de Metz, ....

D'autre part, dans la Vallée de la Moselle plusieurs projets notables voient le jour : une zone d'activités de 210 ha située dans les communes de Chailly-lès-Ennery et Argancy, la requalification de la friche de l'usine d'Hauconcourt-Talange (lotissement industriel de 40 ha), les zones de Ramonville (74 ha) et Moulins-Neuf dans la Communauté de Communes du pays Orne-Moselle.

► Répartition par EPCI des locaux d'activités commencés (bureaux, commerces, stockage, industriels) entre 2002 et 2008



Source : DRE SITADEL

Au sud et à l'est, des projets d'extension de zones existantes sont engagés. Des projets sont envisagés autour de l'aéroport (une centaine d'hectares dédiés aux activités industrielles ou logistiques en lien avec la gare TGV de Louvigny) et une zone de développement se dessine au carrefour de la Rocade Sud et de l'A31.

## 2 La répartition des activités et de l'emploi

### Quel avenir pour l'offre de « seconde main » dans un contexte de croissance de l'offre nouvelle ?

Les premiers signes d'un désintérêt de l'immobilier d'entreprise de seconde main se font sentir souvent inadapté aux besoins des entreprises et peu respectueux des normes environnementales (impliquant des charges élevées notamment). Au-delà de l'effet que l'on peut attribuer à la crise, cela semble être le cas pour le Technopôle de Metz.

Le risque d'apparition de friches tertiaires existe, il est lié à la désaffectation des zones existantes au profit d'offres nouvelles plus adaptées aux évolutions des marchés.

Si les friches industrielles et militaires sont mieux appréhendées, la problématique des friches tertiaires et commerciales est posée.

### Quel impact de l'évolution de la fiscalité locale sur le développement de nouvelles zones d'activités ?

Telle qu'elle se présente aujourd'hui, la nouvelle fiscalité locale se basera sur la valeur ajoutée des entreprises plutôt que sur leur masse salariale et leurs investissements. Cette évolution très importante impliquera des modifications dans les stratégies de développement économique des collectivités.

Elle pourrait provoquer un désintérêt pour les activités logistiques et industrielles, peu pourvoyeuses de valeur ajoutée au profit des activités tertiaires (nombre d'emplois à l'hectare supérieurs et valeur ajoutée nettement supérieure).

Cela pourrait ainsi entraîner la remise en cause de certains projets.

Il est nécessaire de s'interroger sur l'opportunité de réaliser l'ensemble des projets prévus, compte-tenu du contexte économique difficile.

En effet, le risque existe d'une surabondance d'une offre nouvelle qui peut déstabiliser le marché de l'immobilier d'entreprise sur l'ensemble du territoire du SCoTAM.

D'où la nécessité de prévoir une démarche de phasage des projets.

A cet égard, le contexte lié au Grenelle de l'Environnement et à l'obtention pour l'agglomération de la labellisation Eco-Cité, est susceptible de faire évoluer les stratégies des collectivités, notamment dans la perspective d'un risque d'apparition de friches commerciales et tertiaires.



## 2 La répartition des activités et de l'emploi

### 3/ Une offre commerciale dense, diversifiée, souvent spécialisée et vieillissante

#### Un secteur d'activités important pour le SCoTAM

Le secteur du commerce représentait en 2008 presque 20 % des emplois salariés privés du SCoTAM, soit une part plus importante que la moyenne française (de l'ordre de 18%).

La majorité des enseignes se concentre dans les zones d'activités dans l'agglomération messine y compris dans le centre-ville de Metz et dans la Vallée de la Moselle.

Les zones périphériques ont des densités très faibles et ne présentent pas de démarche d'intégration urbaine ni de qualité architecturale particulière.

#### Une offre très diversifiée au sein de l'agglomération messine

L'offre présente au centre-ville de Metz regroupe notamment des enseignes dont la zone de chalandise est très étendue. En effet, 32 % des surfaces commerciales sont

occupées par des Grands Magasins comme le Printemps et les Galeries Lafayette. La Fnac, Virgin, H&M, Zara, traditionnellement installées en centre-ville, y sont également présentes.

L'offre commerciale du centre-ville de Metz est concentrée sur le plateau piétonnier et en particulier sur deux rues principales : la rue Serpenoise et la rue des Clercs.

Le manque de vastes espaces de vente, les loyers élevés, les problématiques d'accessibilité et de stationnement ont favorisé dès la fin des années 1970 le développement de zones commerciales périphériques, dont ActiSud est la plus importante avec presque 160 000m<sup>2</sup> de surfaces (soit l'équivalent de toutes les autres zones de l'agglomération messine, centre-ville inclus).

Son développement a débuté avec la Zone Tournebride (Autour de l'hypermarché Cora à Moulins-Lès-Metz) puis s'est étendu à partir des années 80 autour de l'échangeur autoroutier sur les bords communaux d'Augny et de Jouy-aux-Arches.

L'offre commerciale y est diversifiée, son aire de recrutement inclut l'ensemble de l'agglomération messine et draine une clientèle allant jusqu'à Pont-à-Mousson.

A l'est, les zones de Metz Technopole (Sébastopol, Metzanne...) et d'Actipole regroupent des enseignes dans le domaine du bricolage, du jardinage (près de 50% des surfaces commerciales) avec des enseignes comme Leroy Merlin et Jardiland.

Enfin dans le nord de l'agglomération (Route de Thionville – Deux Fontaines) sont concentrées des enseignes automobiles et d'équipement de la maison.

#### Des zones mixtes au nord de la Vallée de la Moselle et de l'Orne

Au sein des Vallées de l'Orne et de la Moselle, les zones commerciales sont assez diversifiées (bricolage, jardinage, équipement de la maison...) avec fréquemment, un hypermarché comme « locomotive ». C'est le cas notamment de la zone Val Euro-moselle à Semécourt (Auchan), Leclerc à Hauconcourt, Cora à Mondelange et Sainte-Marie-aux-Chênes...

Leur bassin de clientèle est étendu sur l'ouest du SCoTAM et le nord de la Meurthe et Moselle.

Par ailleurs, l'espace commercial composé de Marques Avenue à Talange (regroupement de magasins d'usine) est représentatif des commerces dont le bassin de recrutement est étendu.

#### Une nouvelle offre commerciale de proximité se dessine

Sur l'ensemble du territoire, une répartition de l'offre de proximité (de type supermarché) fait office de « locomotive » pour les centres-bourg.

Parallèlement à l'offre de supermarchés traditionnels (Super U de Lemud par exemple, Ecomarché à Courcelles-Chaussy), une offre nouvelle de distributeurs hard discount vient la supplanter ou la compléter.

C'est ainsi le cas à Courcelles-Chaussy avec l'enseigne Lidl et à Solgne et Rémilly avec le magasin Aldi.

#### Une offre commerciale hiérarchisée

Il est envisageable d'appréhender l'offre commerciale à travers trois échelles, définies selon le potentiel d'attraction des enseignes.

1. Enseignes rares (Grands magasins, enseignes culturelles, magasins très spécialisés) dont la zone de chalandise est étendue (départementale, voire régionale).
2. Enseignes de types franchises / hypermarchés/ bricolages,... dont la zone de chalandise correspond à l'agglomération.
3. Enseignes « de proximité » - ayant une zone de chalandise plus restreinte (supermarchés – hard discount...)

## 2 La répartition des activités et de l'emploi

### Des espaces commerciaux vieillissants et centrés sur l'utilisation de la voiture

Les zones commerciales bâties dans les années 1980 sont confrontées à des problèmes de vieillissement architectural et d'inadaptation aux évolutions des modes de consommation.

Aux problématiques d'intégration urbaine, s'ajoutent des difficultés d'accessibilité et de circulation au sein de ces espaces commerciaux.

Hormis le centre ville de Metz et les zones périphériques desservies par les transports urbains (TCRM) au sein de l'agglomération de Metz Métropole, l'accessibilité des zones commerciales périphériques par les transports en communs se révèle inexistante (car trop éloignée) ou mal adaptée aux comportements de consommation (horaires, fréquences, parcours).

### De nouvelles offres périphériques et péri-centrales en perspectives

Le démarrage de la réalisation de nouvelles surfaces commerciales a connu un pic en

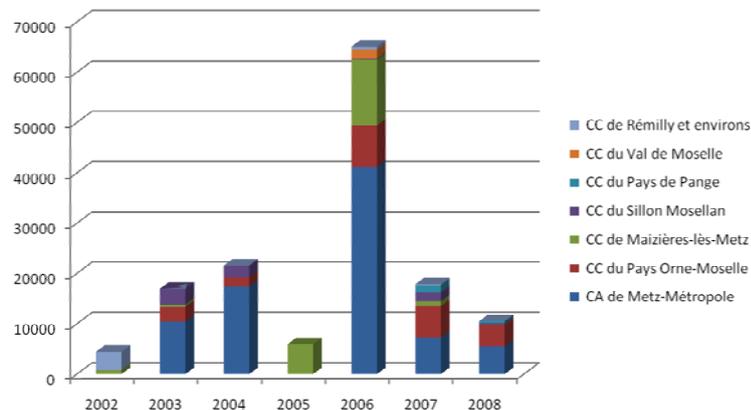
### Quel impact des nouvelles offres péri-centrales sur le commerce du centre ville messin ?

Les opérations programmées dans la ZAC du quartier de l'Amphithéâtre et le long du Boulevard de Trèves pourront avoir deux effets opposés sur le commerce de centre-ville : elles permettront de le renforcer par un effet de dilatation du centre-ville, ou pourront représenter une véritable concurrence pour ce dernier par une dilution de la centralité.

### Quel avenir pour les zones commerciales périphériques ?

Dans un contexte d'évolution des modes

► Locaux commerciaux commencés entre 2002 et 2008



Source : DRE STADEL

2006, correspondant pour Metz Métropole à la création de Metzanine sur le Technopôle et à de nouvelles ouvertures d'enseignes sur la zone ActiSud. Le développement de la ZAC Euromoselle sur le territoire de la Communauté de Commune de Maizières-lès-Metz (Alinéa...) est concomitant.

Les dernières décennies ont vu le commerce périphérique se développer largement sur l'ensemble du SCoTAM, au détriment de l'offre de centre-ville. Cette tendance semble se confirmer au vu des projets

de vie et de consommation ( commerces de proximité, choix de minimiser les déplacements en véhicule personnel, ...) associé au développement d'une offre nouvelle (achats par internet), les zones commerciales périphériques peuvent connaître une perte de clientèle avec un risque d'apparition de friches commerciales (disparition des commerçants indépendants notamment et report sur les offres nouvelles).

### Quelle offre commerciale de proximité ?

L'offre commerciale est aujourd'hui relativement réduite et consiste en l'implantation de supermarchés, principalement des hard discount, sans recherche particulière d'une intégration urbaine. Le risque existe

d'extension au sein même d'ActiSud (Les Gravières, Grand Sud) et de celle de la zone autour de Marques Avenue à Talange.

Parallèlement deux nouveaux espaces commerciaux vont prochainement voir le jour dans le prolongement immédiat du centre-ville de Metz : près de 10 000 m<sup>2</sup> situés sur le Boulevard de Trèves et 25 000 m<sup>2</sup> sur le quartier de l'Amphithéâtre sont déjà programmés, avec pour objectif de renforcer l'offre commerciale de centre ville.

que cette offre particulière monopolise la clientèle potentielle des autres offres, notamment sur les territoires périurbains et ruraux.

### Des offres extérieures au SCoTAM susceptibles d'être concurrentielles

Une offre nouvelle est en train de voir le jour sur l'espace transfrontalier d'Esch Belval : 20 000m<sup>2</sup> sont réalisés, 60 000 m<sup>2</sup> sont prévus en 2010, orientés sur l'équipement de la personne et de la maison. Cette nouvelle offre pourrait capter la clientèle du nord de la Meurthe et Moselle et de la Moselle qui consomme aujourd'hui sur le territoire du SCoTAM.

## 1/ Les éléments de fléchissement d'une mobilité aujourd'hui tournée sur l'automobile dans un contexte de développement durable

### Une mobilité essentiellement automobile

L'automobile domine la mobilité sur le SCoTAM avec près de 70% des habitants du territoire qui utilisent quotidiennement leur voiture personnelle pour se rendre sur leur lieu de travail. Cette « automobilité » est facilitée par la densité et les performances des infrastructures de transport (A31, A4, voies rapides) qui assurent de bonnes conditions d'accessibilité sur le territoire (45 minutes maximum pour traverser le SCoTAM) en dehors des périodes de congestion.

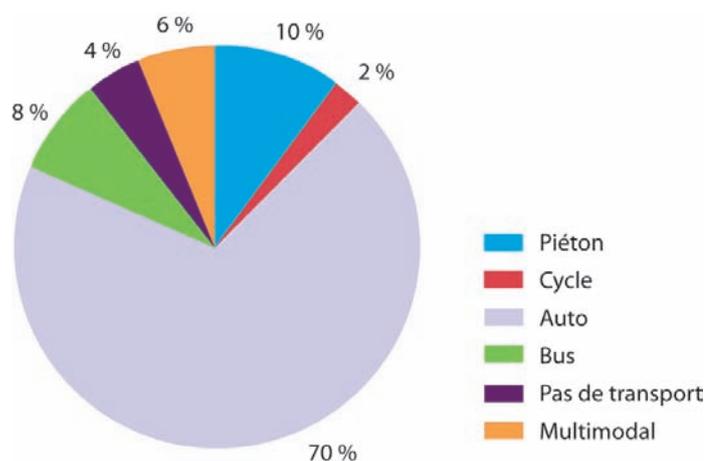
Avec près de 8% d'usage pour les déplacements domicile travail, l'utilisation des transports collectifs reste relative et conditionnée par le niveau de service de l'offre proposée sur le territoire du SCoTAM.

La mobilité sur le SCoTAM se traduit également au travers de la pratique du vélo dont la vocation aujourd'hui est davantage tournée vers le loisir que fonctionnelle (seulement 2% des déplacements domicile travail se réalisent actuellement à vélo).

### Une évolution du trafic différenciée selon les types de voiries

Fait nouveau, la progression des trafics routiers semble s'atténuer notamment sur l'A31, voire régresser sur certaines routes départementales en particulier sur le territoire du SCoTAM. Toutefois les trafics poids lourds restent très présents et continuent à progresser en particulier sur l'A31 (+4,3% des trafics entre 2003 et 2007 au nord de Maizières-lès-Metz).

► Répartition modale des déplacements domicile-travail sur le SCoTAM



Source : RGP 99

Le même constat se retrouve sur l'A4 (+10% sur la période 2006/2007 entre Haucourt et Metz) avec un trafic important induit par la rocade sud.

L'évolution des trafics sur les routes départementales est très hétérogène. Les progressions les plus fortes se trouvent essentiellement à l'approche des plus importantes conurbations urbaines (Metz principalement, Amnéville)

Les conditions de circulation se retrouvent très dégradées aux heures de pointe du matin et du soir en particulier sur l'A31 et sur certains axes départementaux. Les difficultés se concentrent en particulier au droit des ouvrages de franchissements de la Moselle (peu nombreux sur le territoire) ou du réseau ferroviaire et surtout à l'approche de Metz.

### 3 Les pratiques de mobilité

#### Les profils des usagers et les motifs de déplacement sont différenciés en fonction des réseaux de transports collectifs

Les trois principaux réseaux de transports collectifs que sont le réseau TER, le réseau interurbain du Conseil Général et le réseau urbain de l'agglomération messine, ne répondent pas aujourd'hui aux mêmes usages :

- Le réseau TER élargit l'univers de choix des destinations (Thionville Nancy, Luxembourg,...). En cohérence avec le niveau d'offre proposé, les plus fortes fréquentations se concentrent sur les gares principales de Metz, Hagondange et dans une moindre mesure sur les gares de Remilly et d'Ars sur Moselle

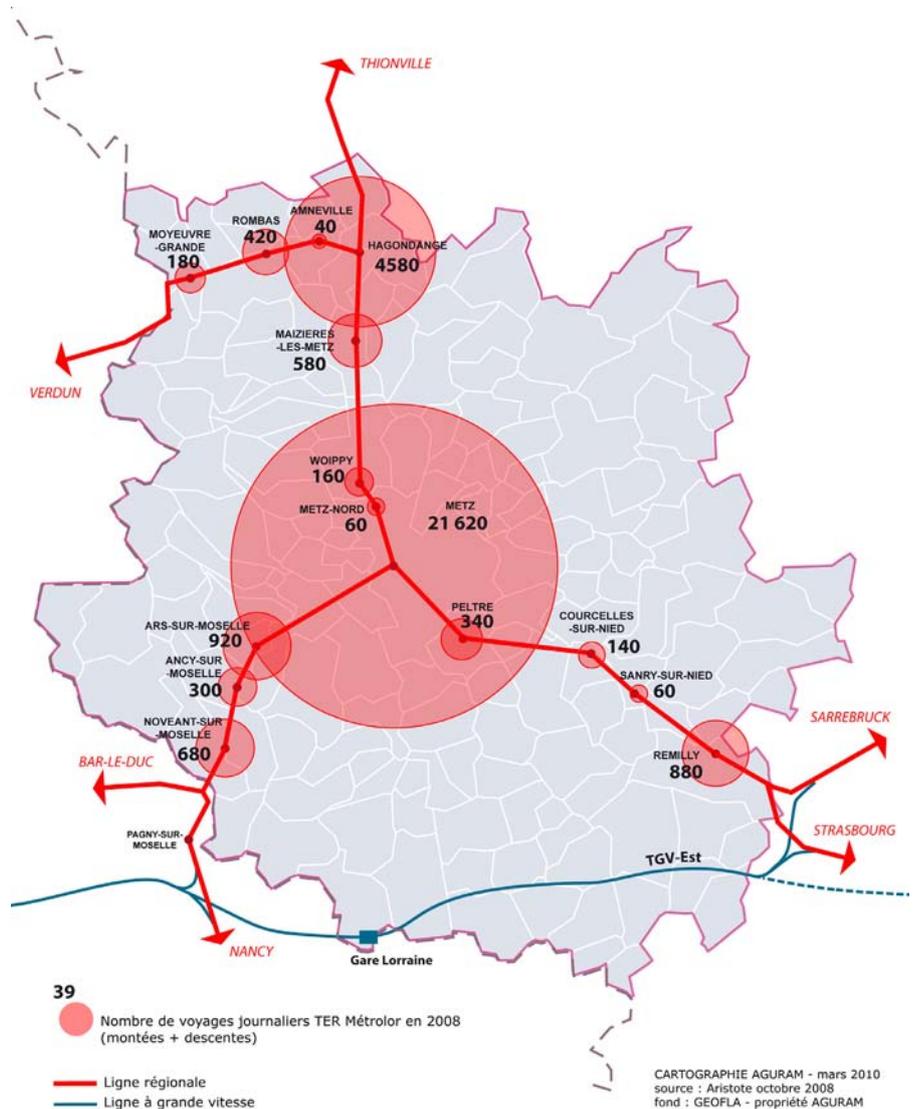
De plus, les gares qui présentent une offre TER importante sont davantage le support de déplacements domicile/travail tandis que les gares qui disposent d'une offre plus faible, sont davantage utilisées pour les déplacements domicile/études.

- La vocation actuelle de la desserte TIM est largement tournée vers les déplacements des scolaires, le réseau permettant de relier les communes du territoire aux établissements scolaires secondaires notamment.

La clientèle « commerciale » reste faible et se concentre sur certains axes.

- Le maillage très fin de la desserte urbaine concerne avant tout les habitants de l'agglomération centrale, majoritairement un public jeune (60% des usagers du réseau TCRM ont moins de 25 ans) et scolaire (40% des déplacements sont liés aux études). Ce réseau répond

#### ■ Nombre de voyages journaliers par gare (montées+descentes)



Source : Aristote, 2008

également aux besoins des actifs (1/3 des usagers) et touche une part relativement importante de personnes âgées (9% ont plus de 60 ans contre 7% en moyenne sur les autres réseaux français).

<sup>1</sup> Part des déplacements domicile travail dans les gares du SCOTAM :  
Metz : 49%, Hagondange : 53%, Rombas : 42%

<sup>2</sup> Part des déplacements domicile étude dans les gares du SCOTAM :  
Ancy sur Moselle : 78%, Novéant : 67%, Peltre 60%



### 3 Les pratiques de mobilité

#### Les modes d'accès différenciés selon les gares :

Les données sur la pratique du réseau TER révèlent que l'accès à la gare se réalise principalement à pied pour les gares de Rémilly, Moyeuvre Grande, Rombas, Maizières, Metz et Ars sur Moselle tandis que l'utilisation de la voiture prédomine pour l'accès des gares de Peltre, d'Hagondange, de Woippy et d'Ancy sur Moselle. Le rabattement en gare par le réseau TC urbain ou interurbain est très faible, sauf à Metz où la part du réseau TC pour l'accès en gare atteint 24%.

Les gares dont l'accès se réalise principalement en voiture sont déconnectées du tissu dense de la commune (exemple de Woippy) ou disposent de territoires d'influence dépassant la commune (lieu de rabattement comme Hagondange par exemple).

#### Une forte augmentation de la fréquentation ferroviaire

La forte progression de la fréquentation TER sur le SCoTAM entre 2005 et 2008 (+44% de voyageurs - km) a suivi la progression de l'offre TER (+42% de trains - km) sur la même période.

#### Services régionaux TER

	2005	2006	2007	2008
Trafic en milliers de voyageurs x km	434 598	481 526	553 986	629 470
Evolution		10,4%	10%	14,3%
Trafic en milliers de trains x km	7 435	8 432	9 197	10 575
Evolution		13%	18%	15%

Source : Conseil Régional

Ce très fort développement démontre la capacité du réseau ferroviaire du sillon lorrain à capter toujours plus de clientèle et à être performant et pertinent. Même si son utilisation reste faible face à la voiture personnelle, les efforts réalisés ces dernières années par la Région Lorraine sur l'offre TER mais aussi sur la qualité du service (confort, billettique, informations, ...) laissent entrevoir des potentiels importants de progression dans l'utilisation de ce réseau de transport.

Le schéma de mobilité transfrontalière (SMoT) réalisé par la Région Lorraine a retenu pour hypothèse la multiplication par 2,5 du nombre de voyageurs journaliers utilisant le réseau ferré du Sillon Lorrain à l'horizon 2020.

### 3 Les pratiques de mobilité

#### Une érosion de la fréquentation pour les transports collectifs urbains

Même si on constate une évolution globale depuis 1990 de l'offre (+85%) et de la fréquentation (+26%) du réseau messin, ces dernières années (entre 2004 et aujourd'hui) connaissent une légère augmentation de l'offre (+2,3%) et une érosion de la fréquentation (-0,6%). Cette érosion peut s'expliquer notamment par les conditions dégradées de circulation des bus (peu de couloirs réservés, dégradation des vitesses commerciales parfois très faibles), par la complexité du réseau (extension au coup par coup de lignes, parcours complexes, ...) mais également par la facilité d'accès en voiture au centre messin et la baisse déjà amorcée des effectifs scolaires et étudiants.

#### Les transports collectifs : une difficile alternative à l'automobile pour les territoires périurbains.

Le développement de lignes périurbaines entre 2003 et 2004 (+25% de km offerts suite à l'adhésion de nombreuses communes à Metz Métropole) n'a cependant pas eu une répercussion directe sur la fréquen-

tation (+2%) du réseau urbain messin. Ces lignes périurbaines n'offrent pas toujours des conditions de desserte optimale (des territoires étalés, des dessertes souvent limitées aux heures de pointe et des temps de parcours parfois dissuasifs). Ce constat souligne la difficulté à offrir pour les territoires périurbains une offre de transport crédible alternative à la voiture individuelle.

#### Une offre pléthorique de stationnement qui encourage encore l'utilisation de la voiture individuelle

Le centre-ville messin dispose d'une offre en stationnement élevée qui, en dehors de quelques périodes de forte intensité commerciale, garantit de trouver une place.

Cette facilité, couplée aux bonnes conditions d'accessibilité du centre messin (congestion très relative), incitent aujourd'hui à utiliser la voiture individuelle.



### 3 Les pratiques de mobilité

#### Un trafic routier dont les évolutions seront ralenties compte tenu des projections démographiques annoncées sur le territoire

Si l'on retient l'hypothèse que le nombre de déplacements réalisés journalièrement par les habitants du SCoTAM ne devrait guère progresser, la stagnation de la population peut laisser présager un ralentissement, voire une diminution à terme des trafics routiers générés par les habitants du SCoTAM.

De plus, le vieillissement de la population changera les rythmes des déplacements (non conditionnés par des heures de travail) ayant pour conséquence directe de diffuser les flux de déplacements dans le temps et de limiter leurs impacts sur les congestions présentes aujourd'hui en heure de pointe sur le territoire. Cette tendance peut être relativisée par une augmentation de la motorisation des personnes âgées et l'augmentation de leur durée de vie qui leurs permettront d'utiliser la voiture plus longtemps et de manière autonome.

#### Une augmentation de la population captive des transports collectifs

Le vieillissement de la population pourra également avoir des impacts directs sur la fréquentation des transports collectifs. La population âgée représente aujourd'hui une population très captive des transports collectifs et notamment pour les transports urbains de l'agglomération messine. L'accroissement de cette population laisse présager une évolution positive de la fréquentation du réseau de transport.

#### Un fléchissement des usages scolaires pour les transports collectifs et en particulier pour les TIM

Le fléchissement du nombre de jeunes annoncé ces prochaines années par les projections démographiques sur le ter-

ritoire du SCOTAM pourrait avoir des répercussions sur la clientèle des transports collectifs et en particulier sur la principale clientèle des TIM. Le réseau de transport interurbain de Moselle a déjà mis en place en septembre 2009 des actions pour réorienter ses dessertes interurbaines vers des populations plus diversifiées (actifs, ...) et plus captives (les personnes âgées notamment).

#### Un contexte environnemental privilégiant l'utilisation des modes alternatifs à la voiture

Une réelle prise en compte et sensibilisation au développement durable associée à l'évolution du coût du pétrole et à sa raréfaction auront très probablement des répercussions directes sur les pratiques de mobilité des habitants du SCOTAM en encourageant l'utilisation des modes de transports alternatifs.

### 3 Les pratiques de mobilité

#### La mise en place d'un TCSP sur le territoire de l'agglomération messine pour redynamiser l'utilisation des transports collectifs urbains

Le réseau urbain de l'agglomération messine connaîtra une réorganisation profonde autour du projet de TCSP dont la livraison est prévue en 2013. L'image positive d'un tel projet associant vitesse, confort, régularité et en accompagnement, la mise en valeur des espaces publics, donnera une attractivité nouvelle au réseau et dynamisera sa fréquentation, aujourd'hui en perte de vitesse.

Ce projet de TCSP va également entraîner une réduction du trafic automobile sur certains axes de l'agglomération messine, va complexifier l'accès du centre messin en voiture et devrait inciter les voyageurs à utiliser les transports collectifs grâce à l'utilisation de parkings relais localisés en périphérie du centre.

#### De nouveaux services pour tenter de répondre à certains besoins isolés

L'offre alternative en milieu périurbain et rural pourrait capter plus de clientèle à travers la mise en place de nouveaux services de transports (par exemple les T.A.D, transports à la demande, que mettent en place certaines collectivités aujourd'hui pour desservir les villages de côtes comme Gravelotte).

#### Une nouvelle politique de stationnement pour contraindre l'utilisation de la voiture pour accéder au centre-ville messin

La politique de stationnement en cours de mise en œuvre au centre-ville messin s'est orientée vers trois actions fortes :

- privilégier le stationnement de courte durée afin de conforter le dynamisme commercial et culturel du centre,

- répondre aux besoins de stationnement des résidents (création de nouveaux parcs de stationnement résidentiels, mise en place d'une tarification pour les résidents ...),
- « pénaliser » le stationnement pendulaire au centre-ville et offrir des parcs relais en périphérie.

#### Le développement du vélo pour les déplacements « fonctionnels »

En complément de la mise en place d'un véritable réseau cyclable à l'échelle du SCoTAM, la « conscience verte » et le développement du vélo libre-service dans certaines grandes villes françaises pourraient avoir des répercussions dans la pratique du vélo en milieu urbain notamment.

#### Une nouvelle pratique de déplacement qui se dessine : le covoiturage

Les aires de covoiturage «sauvages» aujourd'hui présents sur le SCoTAM (exemple à Fey) peuvent laisser penser à un changement progressif des mentalités quant à la mobilité individuelle.

Les actions engagées par la Région Lorraine sur ce thème devraient encourager cette organisation collective et spontanée des déplacements.

#### La complémentarité des réseaux de transports pour rationaliser, simplifier et dynamiser l'utilisation des réseaux de transports collectifs

La valorisation qualitative en marche sur le territoire à travers la mise en place d'une interopérabilité, d'une intégration tarifaire (entre TER, TIM et TCU) et d'une meilleure articulation (desserte, rabattement, amplitudes horaires et correspondances, ...) entre les différents réseaux de transports, facilitera la chaîne des déplacements pour les usagers.

#### Un risque d'atteinte au droit au transport

Compte tenu de l'absence d'offre de transports collectifs aujourd'hui sur certains espaces ruraux et périurbains du territoire, l'augmentation des coûts de transport (coût du pétrole, ...) peut avoir pour conséquence de laisser pour compte une partie de plus en plus importante de la population dans l'accès à la mobilité individuelle.



3 Les pratiques de mobilité

Constat rétrospectif et situation actuelle

2/ Des nouvelles pratiques de mobilité face aux évolutions urbaines, sociales et environnementales du SCoTAM

Des flux domicile-travail très concentrés

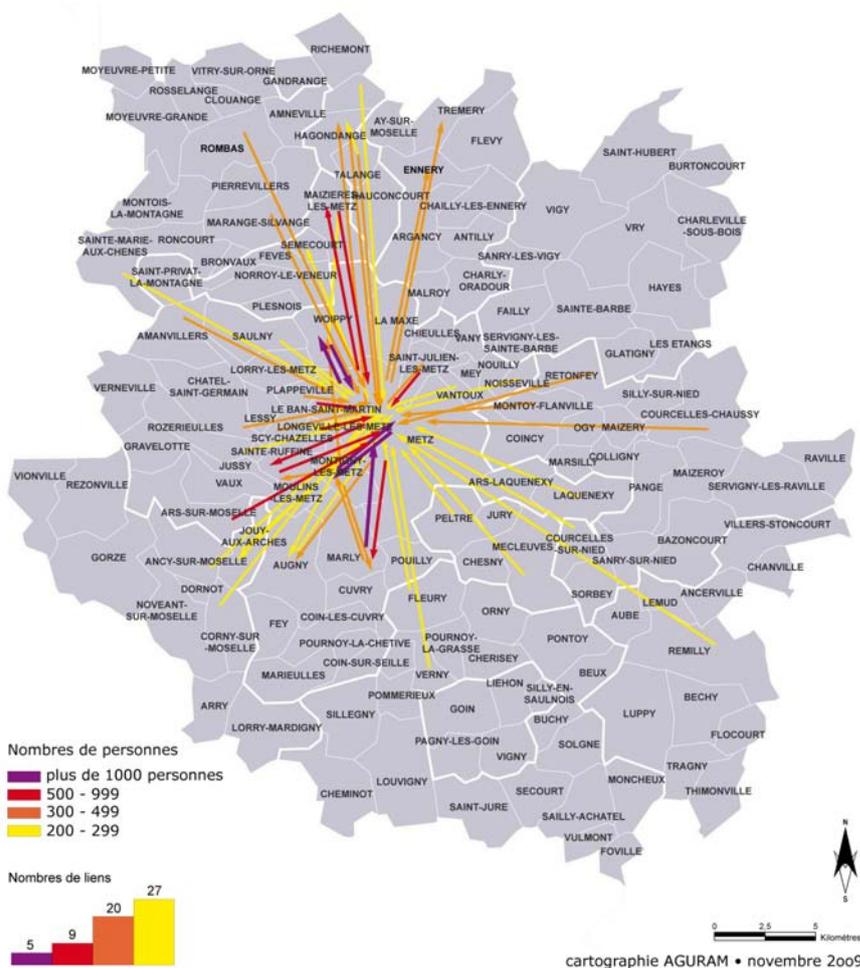
Le développement urbain du SCoTAM de ces 50 dernières années s'est traduit par une concentration des grands pôles générateurs de déplacements le long de la conurbation Moselle-Orne. La forte majorité des flux domicile-travail sur le territoire de la ville de Metz et de ses communes voisines (Woippy, Montigny et Marly) relève d'une polarité extrêmement marquée<sup>1</sup> de l'agglomération messine qui capte l'essentiel des flux.

On constate également très peu de dispersion des flux secondaires qui se concentrent autour du sillon lorrain et de la vallée de l'Orne. Cette très forte intensité des déplacements le long de la conurbation Moselle-Orne se retrouve dans la structure des différents réseaux de transports (autoroutes, TER, TIM, et TCRM).

Des pratiques de déplacement conditionnées par le déséquilibre de l'offre TC sur le territoire

La concentration des infrastructures et de l'offre en transports collectifs sur la conurbation tend également, à l'échelle du SCoTAM à créer des déséquilibres importants. De nombreuses communes du sud-est comme Ancerville ou Bazancourt, ne disposent d'aucune desserte régulière en transports collectifs (TER, TC, TIM confondus). Plusieurs communes du SCoT ne sont desservies par les TIM qu'une à deux fois par jour, les services en place répondant généralement à des besoins scolaires. Cette pauvreté de l'offre de transport est un élément dissuasif quant à leur utilisation.

Flux domicile-travail de plus de 200 personnes internes au SCoTAM



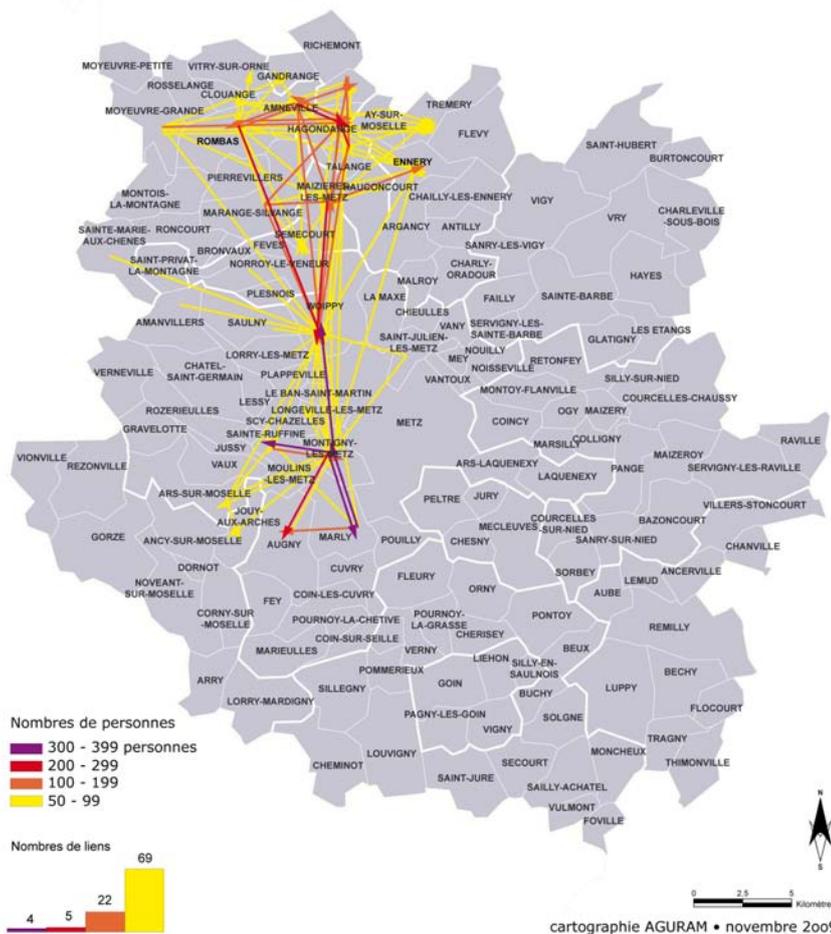
Une distinction habitat-emploi

Les politiques de « zoning » initiées dans les années 60-70 ont provoqué de fortes séparations entre les zones d'habitats et d'emplois avec, sur le SCoTAM, une concentration toujours plus forte des emplois à proximité des vallées Orne-Moselle conjuguée à un desserrement rapide de la population vers les zones périurbaines.

<sup>1</sup> A elle seule, l'agglomération Metz Métropole concentre 70% de l'emploi du SCoTAM. Les communautés d'agglomération et de communes situées sur les deux vallées (Moselle et Orne) cumulent près de 93% de l'emploi du SCoTAM.

### 3 Les pratiques de mobilité

#### Flux domicile-travail de plus de 50 personnes en excluant les flux partant de Metz ou y arrivant



#### Une mobilité qui progresse de plus en plus

La progression entre 1990 et 2006 du nombre de déplacement domicile/travail des habitants du SCoTAM (+10%) s'intensifie avec le temps allant de 2% d'augmentation entre 1990 et 1999 à 7% de 1999 à 2006. C'est notamment le développement géographiquement dissocié de l'habitat et de l'emploi qui nourrit cette tendance.

#### Un développement urbain concentré le long des grands axes de transports qui s'intensifie et un renforcement des bourgs ruraux

Le développement urbain sur le territoire du SCoTAM s'est historiquement circonscrit autour des deux grandes vallées du territoire (Moselle et Orne) et continue à se développer dans ce sens. Cette urbanisation se poursuit le long des vallées se structure autour du trio axes ferroviaires-A31-Moselle.

#### Une stratégie de localisation des ménages qui entraîne une dépendance automobile

En règle générale, le choix d'une habitation loin du centre ville correspond souvent au souhait de bénéficier de logements à un prix moins élevé.

Conjugué à cette force concurrentielle du marché foncier, c'est aussi l'amélioration de la vitesse des infrastructures routières (A31, rocade, voie rapide) qui a favorisé l'éloignement des ménages des centres urbains (et notamment de Metz).

Cependant, plus on s'éloigne des centres urbains, et notamment des vallées Orne-Moselle, plus le choix modal se limite à l'automobile (offre TC limitée hors vallées et en dehors des centres pourvus d'une desserte ferrée).

Tendances lourdes et tendances récentes à l'œuvre sur le territoire



### 3 Les pratiques de mobilité

#### Des distances moyennes de déplacements qui augmentent

Tandis que s'intensifie le développement des emplois, des services et des équipements près des connexions aux grandes infrastructures routières, les habitants des bourgs résidentiels du SCoTAM sont le plus souvent dans l'obligation de se doter d'une ou de plusieurs automobiles pour se déplacer. En effet, plus les habitants du SCoTAM s'éloignent du centre messin (doté d'un réseau de transports collectifs), plus le taux de motorisation des ménages est élevé (0,96 voiture/ménage pour Metz, 1,10 pour Metz Métropole, et 1,20 pour le SCoTAM, 1,22 pour l'aire urbaine (RGP 2006).

#### Une mobilité de plus en plus énergivore

Ainsi, les actifs du SCoTAM qui ne travaillent pas dans leur commune de résidence, se rendent pour leur travail dans une commune située en moyenne à 9 kilomètres à vol d'oiseau de leur domicile. L'évolution des distances entre 1999 et 2006 passant de 6 km en moyenne à 9 km (soit 50% d'augmentation) tend à générer un modèle de développement de plus en plus consommateur d'énergie et producteur de CO<sub>2</sub>.

#### Des évolutions sociétales qui impactent les pratiques de mobilité

Les évolutions sociétales des 50 dernières années conduisent à un changement des modes de vie où le temps de travail à l'échelle de la vie s'est considérablement réduit<sup>2</sup>. Cette diminution du temps de travail a entraîné une augmentation du temps libre qui a joué un rôle primordial dans les changements des modes de vie et notamment dans les pratiques spatiales. Ce système multiplie les lieux de vie quotidiens et, par conséquent, les déplacements pour les rejoindre. La nouvelle structuration de l'emploi avec l'augmentation du travail ter-

tiaire (+2,1 % d'emplois de services entre 2002 et 2007 sur le SCoTAM) et la flexibilité des horaires de travail (RTT) ont contribué à diversifier les pratiques de mobilité des habitants du SCoTAM. Actuellement, les trajets domicile/travail représentent environ 20% des déplacements effectués mais ils tendent à diminuer en faveur de déplacements de plus en plus complexes (pour les motifs de loisirs, culturels, d'achats, ...).

#### Des besoins nouveaux de mobilité liés au vieillissement de la population

La structure de la population évolue avec une augmentation prévisible du nombre de personnes âgées sur le territoire du SCoTAM (+56% entre 2005 et 2025 pour les 75 ans et plus). Les personnes âgées représentent aujourd'hui une population souvent captive des transports collectifs (lorsqu'ils existent notamment en milieu urbain). En conséquence, le vieillissement de la population risque de bouleverser la politique du « tout automobile », et générera des besoins nouveaux et spécifiques en matière de mobilité, les personnes âgées étant moins mobiles mais de façon différente des actifs ou des scolaires par exemple (meilleure utilisation des transports collectifs hors période de pointe, ...). Cette évolution nécessitera l'adaptation des réseaux de transport en commun.

<sup>2</sup> De 100 000 heures de travail dans une vie d'homme actif dans les années 50 à 63 000 heures aujourd'hui.

<sup>3</sup> Transport à la demande (TAD) : offre de transport le plus souvent déclenchée la veille par téléphone lorsque l'utilisateur souhaite se déplacer.

<sup>4</sup> On compte 3 Associations pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne sur le SCoTAM (sur Ancy, Metz et Montigny) toutes créées à partir de 2007.

### 3 Les pratiques de mobilité

- La prise de conscience écologique et la fin du fantasme généralisé de l'automobile (on ne se vante plus d'avoir le plus grand kilométrage annuel, la mode du 4x4 est stigmatisée pour la consommation des véhicules,...) pourraient amener les ménages à se questionner sur leurs pratiques de mobilité.
- Compte tenu de l'évolution du prix du pétrole, le coût de la mobilité, tout comme le prix du foncier, pourrait devenir un élément majeur dans la stratégie de localisation des ménages.
- La diminution de la vitesse sur les infrastructures routières (réduction à 90 et 110km/h sur l'autoroute A31, saturation de certains axes et nœuds routiers, ...) peut aussi jouer un rôle dans les stratégies de localisation des ménages (ce n'est pas la longueur du déplacement mais plutôt le temps de parcours qui importe) ou sur les pratiques de mobilité des ménages.
- Le travail tertiaire nécessite des besoins en mobilité plus flexibles dans le temps et dans les destinations. Le développement de TAD (Transports A la Demande <sup>3</sup>) de certains secteurs du SCoTAM (exemple d'Ars sur Moselle) pourrait faire émerger une offre de mobilité nouvelle pour les populations.
- L'apparition de services de proximité au centre des villages ruraux (exemple de Lorry-Mardigny) laisse présager un retour à un fonctionnement de proximité moins consommateur d'énergie (distances moins longues, moins de dépenses de carburant, utilisation possible des modes doux).
- Le retour de l'économie de proximité (développement des AMAP<sup>4</sup>, réimplantation de commerce et de services dans les centres bourg) concourt également à la diminution du nombre de trajet et à un report de certains vers les modes doux. L'ensemble de ces facteurs permet une réduction des émissions de gaz à effet de serre.

- La mobilité étant un des facteurs de l'intégration des populations, l'absence d'alternatives crédibles à l'automobile pourrait avoir des conséquences sociales négatives (éloignement, isolement...) notamment dans un contexte de vieillissement de la population.
- La demande croissante de services génèrera une hausse de la mobilité des actifs (service à domicile, soins...).
- Le nombre croissant de véhicules en centre urbain est un facteur de désaffection par les populations. De plus, la congestion des centres entraîne une pollution atmosphérique importante.
- L'urbanisation continue sur les vallées de la Moselle et de l'Orne, la concentration des pôles générateurs de déplacements sur ces secteurs et la structuration des flux qui en résulte le long de ce sillon, facilitent l'organisation d'une alternative de choix modal (TIM, TER, covoiturage, autres) déjà présente le long de ces vallées.
- L'utilisation du potentiel foncier autour des gares du territoire pourrait faciliter le développement d'une offre de logements et de services permettant aux ménages d'être connectés à un réseau de transports collectifs performant : le TER.
- Les villages « périphériques » connaissent un étalement urbain très relatif et souvent très centré sur le cœur de la commune. Cette proximité relative représente une opportunité pour la desserte en transports collectifs (à l'instar des TIM qui ne desservent que le centre du village).

Les déplacements automobiles, mode de développement « non durable » au regard des grands objectifs du Grenelle de l'environnement devraient régresser.

- Le modèle de développement urbain générateur de déplacements et dépendant de l'automobile questionne le mode

de développement lui-même. La remise en cause de la dispersion des fonctions urbaines sur le territoire à travers une meilleure mixité des fonctions représente l'un des axes de réflexion à mener à l'échelle du SCoT.

- La non compatibilité du territoire éclaté (villages hors vallées de la Moselle et de l'Orne par exemple) avec une desserte pertinente en transport collectif pose la question de la hiérarchisation et de la densification urbaine au regard d'une logique de desserte en transports collectifs.
- L'articulation des politiques foncières et immobilières avec celle des transports représente donc une piste à suivre.
- Un modèle de développement où les gares, comme lieu de vie, de transport et de centralité retrouveraient toute leur place dans le tissu urbain, serait à conforter.
- Les effets de la proximité induits par une mixité des fonctions et par un modèle organisé autour d'une polarité pourraient tendre vers une logique des « courtes distances », où le nombre de déplacement pourrait être moins consommateur d'énergie (moins de km parcourus) et favoriserait l'usage des modes doux (marche et vélo pour les courtes distances).
- La mise en place d'une stratégie de localisation des grands générateurs de déplacement au regard de la desserte en transports collectifs serait également un levier pour assurer la maîtrise des déplacements automobiles.
- La réalisation d'un schéma général de desserte en transports collectifs à l'échelle du SCoTAM intégrant les grandes densités urbaines existantes contribuera à définir les priorités à donner pour le développement urbain futur.



## Synthèse des enjeux et des axes de réflexion relevant du SCoT en ce qui concerne les modalités de développement urbain

Constats Tendances lourdes	Hypothèses/Germes de changements	Cibles
<p>Une croissance démographique régulière sur l'agglomération messine concentrée en priorité en première couronne.</p> <p>Un gain de population dû exclusivement au solde naturel positif.</p> <p>Un desserrement continu et une modification structurelle des ménages.</p> <p>Un vieillissement accru de la population, notamment en secteurs périurbains.</p> <p>Une fuite de jeunes ménages en deuxième couronne du SCoTAM</p> <p>Une stabilisation démographique vers 2015-2020 annonciatrice d'une possible décroissance dans le futur.</p>	<p>Des attentes de la population en matière : de produits-logements adaptés et d'implantations des nouveaux programmes.</p> <p>Des modes d'habiter conditionnés par des choix de localisation évolutifs et par une mobilité résidentielle et professionnelle accrue.</p> <p>Des choix pondérés par le niveau de vie des ménages et par leur classe d'âge.</p>	<p>Offrir des logements en adéquation avec les nouvelles attentes de la population et accélérer la diversification du parc</p>
<p>Des modes de vie très consommateurs en énergie : transports, logements,...</p>	<p>Des objectifs de réduction des dépenses énergétiques imposés par les lois Grenelle et les engagements internationaux de la France : hausse du coût de l'énergie</p>	<p>Relever le défi de la réduction de la consommation énergétique dans le logement,...</p>
<p>Une offre d'équipements et de services inégalement répartie entre l'espace urbain et les territoires ruraux.</p>	<p>Les perspectives démographiques du territoire conduisent à s'interroger sur la capacité des structures d'accueil et sur leur répartition géographique par rapport aux poids de population et aux modalités de leur desserte.</p>	<p>Mettre le niveau d'équipement en adéquation avec les nouvelles perspectives démographiques du territoire</p>
<p>Certaines zones d'activités sont mal adaptées aux modes d'occupation et aux besoins des entreprises qui font l'objet de démarches de requalification.</p> <p>Une préférence des entrepreneurs à la création de nouvelles zones d'activités et à l'utilisation de foncier « nu » moins coûteuses et complexes.</p>	<p>Un risque d'apparition de nouvelles friches tertiaires se profile.</p> <p>(L'évolution de la fiscalité des entreprises pourrait modifier les stratégies de développement économique des collectivités locales.)</p>	<p>S'interroger sur l'opportunité réelle de réaliser l'ensemble des projets de zones d'activités envisagées</p>

<p>La création de nouvelles grandes surfaces commerciales semble globalement se ralentir depuis quelques années.</p>	<p>Le re-développement du commerce de proximité dans les quartiers et les bourgs ruraux par la création des magasins discount.</p> <p>Le développement du commerce par internet.</p>	<p>Adapter l'évolution de l'offre commerciale au regard des tendances émergentes : développement des magasins <i>discount</i> et du commerce par internet</p>
<p>70% des déplacements domicile-travail se font par l'utilisation de la voiture.</p> <p>Les transports en commun routiers hors zones urbaines peinent à se positionner comme une alternative et sont peu attractifs.</p>	<p>Les perspectives démographiques devrait faire se stabiliser voire diminuer les déplacements domicile-travail.</p> <p>Le phénomène de vieillissement de la population devrait faire augmenter la population captive des transports publics.</p>	<p>Promouvoir une nouvelle mobilité en donnant une vraie priorité aux modes de déplacements alternatifs à la voiture</p>
<p>Des communes rurales et/ou périurbaines très faiblement, voire, non desservies par les transports en commun.</p> <p>Une stratégie de localisation des ménages (éloignement des centres urbains) qui entraîne une dépendance à l'automobile.</p> <p>Un étalement urbain dans des espaces dépourvus de tout service urbain et un « retour aux villes » mais qui se heurte aux contraintes d'un coût du foncier.</p>	<p>L'évolution du prix du pétrole, la prise de conscience écologique et les changements récents dans les rapports individuels à l'automobile sont des éléments qui pourraient inciter certains ménages à reconsidérer leurs stratégies de localisation et/ou leurs pratiques de mobilités</p>	<p>Accompagner le développement raisonné des espaces périurbains et ruraux autour de pôles de services existants ou à renforcer</p> <p>Renforcer l'urbanisation autour des infrastructures structurantes.</p>

# SCoTAM Diagnostic



## I

### L'ORGANISATION DU TERRITOIRE

## II

### LES MODALITÉS DU DÉVELOPPEMENT URBAIN

## III

### L'ATTRACTIVITÉ ET LE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE



# III

## L'ATTRACTIVITÉ ET LE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE

### 1 Les composantes de l'attractivité et du rayonnement économique du territoire

- 1 ■ L'accessibilité du territoire et la valorisation des grandes infrastructures
- 2 ■ Des filières porteuse
- 3 ■ Culture et tourisme : les nouvelles composantes du rayonnement de la région messine

### 2 Les facteurs de développement local

- 1 ■ Les atouts patrimoniaux et paysagers
- 2 ■ L'économie présentielle, moteur complémentaire de développement économique
- 3 ■ Des niveaux d'attractivité résidentielle différenciés sur le territoire du SCoTAM
- 4 ■ La valorisation des zones d'activités existantes

**Synthèse des enjeux et des axes de réflexion relevant du SCoT en ce qui concerne l'attractivité et le rayonnement du territoire**

# Les composantes de l'attractivité et du rayonnement économique du territoire

## 1/ L'accessibilité du territoire et la valorisation des grandes infrastructures

### Un territoire de transit

Situé sur l'un des principaux axes européens reliant la Mer du Nord à la Méditerranée, le territoire du Scot est traversé chaque jour par d'importants flux de personnes et de marchandises. L'autoroute A31 assure la plus grande part du trafic routier en transit sur cet axe international, mais elle est aussi la principale artère de desserte de la vallée de la Moselle entre Nancy et le Luxembourg. L'autoroute A4 complète le maillage du territoire par une liaison est-ouest.

semi-remorques de 20 tonnes de charge.

Sur l'axe mosellan circulent également – sur les mêmes voies - des trains de fret et de passagers, des trains internationaux grandes lignes et des trains régionaux TER. Important carrefour ferroviaire, avec la plus grosse gare de triage de France (Woippy), le SCOTAM est traversé de flux nord-sud et est-ouest qui ne simplifient pas l'organisation des transports sur son propre territoire.

La Moselle enfin, aménagée au grand gabarit dans les années 60, assure une part du transport de marchandises, essentiellement pour

### Vers une réduction de la part des transports non routiers ?

Dans une Europe sans frontières où la distance entre zones de production et zones de consommation ne cesse de s'accroître, le transport de marchandises est plus que jamais au cœur de l'activité économique. Mais la concurrence qui règne dans ce secteur, la recherche du moindre coût et la politique de gestion des approvisionnements en flux tendus, ont pour effet de réduire les modes non routiers à un faible rôle, limité le plus souvent au transport de pondéreux (charbon, céréales, produits semi-finis, etc).

Le territoire du SCOTAM n'est dans ce domaine qu'une toute petite pièce dans un puzzle qui s'assemble à l'échelle planétaire. Pour l'essentiel, c'est aux niveaux national et européen que des dispositions peuvent être prises, comme pour le fret ferroviaire par exemple, avec la création des eurocorridors de fret et de la ligne de feroutage entre le Luxembourg et la Méditerranée<sup>1</sup>. L'eurocorridor Anvers-Lyon est en cours d'aménagement : en Lorraine, son tracé



Un trafic poids lourds de plus en plus dense

les besoins de l'industrie métallurgique, des centrales électriques au charbon et de l'agriculture. 25% des échanges internationaux de la Lorraine passent par la voie d'eau et en particulier par la Moselle canalisée dont le trafic annuel équivaut à 500.000 camions



Un train de conteneurs à Athus

- 1 Deux trains chargés de camions (40 semi-remorques) circulent chaque nuit (un dans chaque sens) entre Luxembourg et Perpignan. Forte de son succès, l'autoroute ferroviaire pourrait voir sa fréquence portée à un départ toutes les six heures courant 2010 (source : Lorry-Rail, exploitant de la ligne)
- 2 Certaines informations de la SNCF indiquent qu'un travail sur le débit, la fréquence et la capacité des trains, permettrait de répondre aux problèmes de saturation de l'axe ferroviaire Metz – Luxembourg.
- 3 Transports routiers de marchandises et activités logistiques.

passé à l'écart du sillon mosellan par Longwy, Conflans, Lérouville et Neufchâteau. Ce qui n'est pas le cas de l'eurocorridor Anvers-Bâle qui emprunte l'axe Luxembourg-Metz-Nancy. Si le fret ferroviaire se développe fortement sur l'axe mosellan, il n'est pas exclu que cela limite à terme les

## 1 Les composantes de l'attractivité et du rayonnement économique du territoire

**Le transfert d'une partie du trafic routier vers les modes ferroviaire et fluvial**

La question qui reste au cœur des débats est celle du transfert d'une partie du trafic routier vers les modes ferroviaire et fluvial. Cette question devra être traitée à une échelle plus large que celle du SCoTAM.

- Pour le transfert du fret vers le rail, les solutions sont à chercher en amont, vers l'origine des flux. On pense par exemple aux trains de conteneurs qui traversent la Belgique d'Anvers jusqu'à Athus pour y être transférés sur des camions (et des camions vers le rail dans l'autre sens), lesquels, ou au moins une partie d'entre eux, descendent vers le sud par l'A31, via Longwy ou Bettembourg. On pourrait imaginer que les trains poursuivent leur chemin sur le sol français pour être transférés sur la route au plus près de leur destination. C'est peut-être ce que permettront les eurocorridors évoqués ci-avant.

- Pour le fluvial, il y a peu de chances que les choses évoluent tant qu'il n'existera pas de terminal à conteneurs sur la Moselle côté français<sup>4</sup>, que ce soit à Illange ou à Metz. Pour transporter du charbon ou des céréales en vrac, les équipements actuels suffisaient amplement. Mais pour une chaîne logistique moderne allant du cargo maritime au destinataire sur le continent, on ne peut plus ignorer les conteneurs. Même si pour l'instant la rentabilité d'une telle infrastructure est loin d'être assurée, sa présence permettrait de renforcer l'attractivité du SCoTAM vis-à-vis des investisseurs.

Le développement du transport fluvial sur la Moselle est à nouveau d'actualité avec la publication de la loi de programmation relative à la mise en place du Grenelle de l'environnement. L'article 11 présente la mise en œuvre d'un plan de restauration et de modernisation du réseau fluvial national dit magistral et souligne en particulier la poursuite des études nécessaires à

la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins de la Saône et de la Moselle. Aux termes de la loi, un débat public sera organisé d'ici à 2012. Il envisagera également l'intérêt d'une connexion fluviale entre la Saône et le Rhin.

En écho à ce projet, considérant que la dimension transport est fondamentale pour l'attractivité du territoire, le plan Grand Nord Est proposé par le Préfet Hubert Blanc a élevé divers projets au rang de priorités, parmi lesquelles la réalisation d'une plateforme multi-modale – fluviale, ferroviaire, routière – sur la Moselle. Le projet sera articulé sur trois sites, Thionville-Illange, Metz et Frouard, où chacun aura sa spécificité : l'industrie et la métallurgie à Illange, l'agroalimentaire et la logistique à Metz, vrac et céréales à Frouard. Tous devraient cependant disposer d'activités conteneurs.

Le secteur agro-alimentaire, très présent sur le port de Metz, pourrait également développer des filières de transport par conteneur pour assurer la traçabilité des produits agricoles.

Le mode fluvial pourrait aussi être mis à profit pour des transports de courte distance le long de l'axe mosellan, pour acheminer, par exemple des matériaux de construction au plus près des centres d'agglomération.

- La ligne à grande vitesse est évidemment un atout de taille pour l'attractivité du territoire. En mettant Paris à 82 minutes de Metz, et Francfort à 2 h 30, elle rapproche le SCoTAM des grandes métropoles européennes. L'absence de connexion avec le réseau TER et avec l'aéroport demeure néanmoins un handicap.

L'aménagement d'une gare d'interconnexion à Vandières permettrait d'y répondre, en particulier au bénéfice de certaines populations « captives », comme les personnes âgées qui ne peuvent – ou ne souhaitent – plus conduire leur automobile pour se ren-

dre à la gare TGV. Cette interconnexion revêt d'autant plus d'intérêt que le poids des personnes du troisième âge dans la population tend à s'accroître et que c'est une population qui est de plus en plus mobile.

**Un avenir pour le fret**

Le fret à grande vitesse est une piste de développement explorée par la SNCF. Ce pourrait être une reconversion intéressante pour la gare de Louvigny dans l'éventualité du report du trafic voyageurs au profit de la gare d'interconnexion de Vandières. La mise en œuvre d'un tel projet suppose la capacité de doter le site des structures de chargement et de déchargement et sous réserve de la démonstration de l'intérêt économique de cet aménagement.

- Avec l'arrivée du TGV, le trafic de l'aéroport Metz-Nancy-Lorraine a diminué de 15% (291000 passagers commerciaux en 2008 contre 345 000 en 2007). Les lignes desservant Paris et Nantes ont en effet été fermées et la compagnie low-cost qui assurait des rotations sur l'Italie s'est retirée. Gestionnaire de l'aéroport au sein du GIGAL, la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Moselle avance une possibilité de diversification de l'activité aéroportuaire avec un développement du fret (aujourd'hui 144 tonnes), en synergie avec le TGV en fret express, les colis arrivant à l'aéroport étant redirigés par train vers Paris ou Francfort.

<sup>4</sup> Il en existe un à Mertert, au Luxembourg, et un autre à Trèves, en Allemagne.



TGV en gare Lorraine à Louvigny

### III L'ATTRACTIVITÉ ET LE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE



## 1 Les composantes de l'attractivité et du rayonnement économique du territoire

### 2/ Des filières porteuses

#### Des filières installées ou en émergence, identifiées comme vecteurs de rayonnement métropolitain par leur volet innovation

Certains secteurs d'activité sont identifiés avec une intégration plus ou moins importante de l'amont à l'aval, de l'enseignement supérieur / recherche à la conception, commercialisation. Ces filières sont reconnues comme vecteurs de rayonnement métropolitain, notamment dans leur volet lié à l'innovation. Ces « têtes de pont » peuvent jouer un rôle majeur en matière d'image pour le territoire dans un contexte territorial basé de plus en plus sur la compétitivité.

Traditionnellement le territoire était po-

sitionné sur les filières liées au travail des métaux, de l'acier notamment par lesquelles il a forgé son image industrielle. Cette histoire a favorisé la transition de l'emploi industriel de la métallurgie vers l'industrie automobile à partir des années 1980. Ces savoir-faire ont aussi permis de développer des secteurs d'excellence en matière de recherche et d'innovation, notamment dans le domaine des matériaux.

La filière des matériaux est reconnue au plan national. Elle est constituée en un pôle de compétitivité Matériaux, 9<sup>ème</sup> pôle Français pour ses résultats à l'Agence Nationale de la Recherche en 2008.

La filière santé et handicap est aussi identifiée comme une filière d'excellen-

ce, porteuse d'avenir pour le territoire, notamment dans le contexte de vieillissement de la population. Un Institut du Handicap et de la Biomécanique est en cours d'élaboration, accompagné d'une zone d'activité de 43ha sur le pôle de Mercy. Le souhait de la collectivité est de la dédier à des activités médicales et tertiaires, en lien avec la filière santé.

#### L'ISEETECH

L'ISEETECH (L'Institut Supérieur Européen de l'Entreprise et de ses Techniques) a ainsi pour objectif de renforcer le partenariat entre les établissements d'enseignement supérieur, de recherche et de transfert et les entreprises, sur le territoire mosellan.

#### Le rôle de l'enseignement supérieur comme vecteur d'attractivité et de rayonnement métropolitain

En 2007, Metz comptait au total plus de 21 000 étudiants, soit une baisse de 4% par rapport à l'année précédente.

Les étudiants représentent ainsi 4,6 % de la population l'aire urbaine messine, contre 10,9 % à Nancy, 8,5 % à Strasbourg et 9 % à Reims.

Des formations de renommée internationale (GeorgiaTech, Supélec, ENSAM notamment) côtoient un grand nombre de formations au recrutement plus local (BTS, 1<sup>er</sup> et 2<sup>nd</sup> cycles universitaires...). On observe la « fuite » hors de la région des jeunes actifs formés sur le territoire (INSEE, Economie Lorraine). Une des explications résiderait dans le manque d'adaptation du milieu éducatif aux évolutions du marché de l'emploi local.

Des structures ont été créées afin de resserrer les liens entre enseignement supérieur / recherche et les entreprises.

#### La mise en place de coopérations métropolitaines

Des coopérations métropolitaines se mettent en place afin de mieux positionner l'enseignement supérieur lorrain et les équipements en matière de santé, et de rechercher une meilleure adéquation entre les formations supérieures et le tissu économique.

Ainsi les Universités lorraines vont former « l'Université Lorraine » en 2012, grâce au Plan Campus, ce qui permettra notamment d'unifier les offres de formation et de travailler de manière plus approfondie sur l'insertion des étudiants.

Par ailleurs, en matière de santé des coopérations sont en train de se mettre en place (installation de la 1<sup>ère</sup> année de médecine à Metz, rapprochement du CHU de Nancy et du CHR Metz-Thionville ...).

#### L'Université Lorraine et le Plan Campus

Avec 67 000 étudiants dont 7 000 étrangers, 570 diplômés et formations, 85 laboratoires et 2 149 chercheurs, l'Université lorraine se positionne dans le peloton de tête de l'enseignement supérieur en France. Reconnue comme telle, elle fait partie des 12 grands pôles universitaires, de recherche et d'enseignement labellisés « Campus ».

Soutenu par l'ensemble des collectivités locales, ce pacte territorial pour une Université Lorraine régionale et transfrontalière concrétise la dimension métropolitaine de l'université et l'ambition de créer un campus de niveau européen.

### III L'ATTRACTIVITÉ ET LE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE

## 1 Les composantes de l'attractivité et du rayonnement économique du territoire



L'université de Metz, site du Saulcy



L'usine PSA à Ennery

Source : Moselle Développement



MATERALIA



Le site du futur hôpital de Mercy

#### Des potentialités de développement soumises à des évolutions du contexte législatif et démographique

- La réforme de la taxe professionnelle est susceptible de modifier la donne en ce qui concerne les stratégies de localisation des entreprises et celles des collectivités.
- L'industrie automobile a-t-elle un avenir sur le territoire, compte tenu de la concentration des fonctions sur la production et non sur la conception/ recherche ? Le territoire n'est pas historiquement positionné sur cette filière, mais il existe néanmoins des liens forts entre l'automobile et la métallurgie, au travers de la sous-traitance. La délocalisation de la production vers des pays à faible coût de main d'œuvre est peut-être le risque le plus probable pour cette filière.
- Quelles sont les potentialités de développement de la filière santé en lien avec les autres territoires ? Les laboratoires et les différentes structures de recherche publiques et privées sont concentrées sur l'agglomération nancéienne. La question particulière du Handicap semble constituer un réel avantage comparatif à l'échelle régionale.
- Aujourd'hui ces filières se révèlent très concentrées sur l'agglomération messine,

#### MATERALIA

MATERALIA occupe une place importante dans la recherche sur les matériaux et les procédés. Ce pôle a défini ses priorités stratégiques sur les marchés de l'énergie, de l'aéronautique, de l'automobile et du médical.

quelle répartition territoriale à venir de ces activités sur le territoire du SCoTAM ?

Dans l'objectif d'une répartition territoriale plus équilibrée, le SCoTAM pourrait inciter l'implantation de certaines activités spécialisées au sein d'espaces dédiés, qui pourraient être organisés en réseau.

#### Des filières vecteurs d'image pour le territoire

- Une trop grande spécialisation induit le risque d'une fragilisation aux évolutions du contexte économique.
- Dans un contexte de recentralisation et de compétition accrue entre les territoires, le risque pour l'université Lorraine de devenir invisible à l'échelle nationale et européenne.
- Elle a cependant l'opportunité de se démarquer en tant que réelle université transfrontalière (Université de la Grande Région et contexte de développement de l'enseignement supérieur luxembourgeois).

En effet, un des enjeux est de rendre attractives les offres d'enseignement supérieur et de recherche, messines et lorraines, en offrant aux étudiants et aux enseignants un cadre de vie et des services de haut niveau. La question de l'offre de logements à destination des étudiants, des services en matière de transports, liés à la vie quotidienne ou l'accès à la culture pourront être abordés dans le cadre du SCoTAM. Ainsi, à la fin de leurs études, les étudiants pourraient se révéler des « ambassadeurs » de l'agglomération vis-à-vis de l'extérieur et pourront participer à porter et à diffuser une nouvelle image Metz et de sa région.





## 1 Les composantes de l'attractivité et du rayonnement économique du territoire

### 3/ Culture et tourisme, les nouvelles composantes du rayonnement de la région messine

#### Un tourisme urbain et de loisirs

Trente-septième département touristique français par le nombre de nuitées d'hôtel, la Moselle se révèle avant tout tournée vers **le tourisme d'affaire**, qui représente plus de 60% de cette activité<sup>1</sup>.

Sur le territoire du SCoT, celui-ci peut s'appuyer notamment sur le Centre des congrès de Metz et sur différentes structures d'accompagnement tels que les golfs d'Amnéville, Marly, Metz-Technopole et Chérissey.

**Le tourisme de loisirs**, dont la clientèle est essentiellement régionale<sup>2</sup>, s'est surtout développé autour du pôle d'Amnéville. Celui-ci représente 62% de la fréquentation du pays messin et regroupe 3 de ses 5 sites les plus fréquentés (parc zoologique, Thermapolis et Snowhall)<sup>3</sup>. Le parc Walygator, à Maizières-lès-Metz, s'affirme également comme un pôle d'attraction important<sup>4</sup>.

Deux itinéraires majeurs de randonnée traversent par ailleurs le territoire du SCoTAM : le GR 5, qui relie l'Écosse à la Méditerranée via le Benelux, et la véloroute «Charles le Téméraire», qui reste à aménager notamment dans la traversée de Metz-Métropole, au sud de Metz.

**Le tourisme urbain** concerne essentiellement la ville de Metz. Il se fonde aujourd'hui principalement sur la dimension historique et patrimoniale de la ville (cathédrale, centre-ville, gare, quartier Nouvelle Ville...) et sur les infrastructures nautiques, avec en premier lieu les ports de plaisance de Scy-Chazelles (130 emplacements) et de Metz (60 emplacements). Le Sillon Lorrain<sup>5</sup> s'appuie d'ailleurs sur ces derniers pour développer les capacités d'accueil et mieux promouvoir ainsi **le tourisme fluvial**.

L'offre muséographique rassemble quelques établissements de rayonnement ré-

gional<sup>6</sup>. Elle est complétée par le Fonds régional d'Art contemporain (FRAC) et par l'organisation de quelques grandes manifestations culturelles<sup>7</sup>.

L'offre en hébergement hôtelier, totalisant 2 800 chambres<sup>8</sup>, est principalement concentrée dans l'agglomération messine<sup>9</sup> et Amnéville. Metz dispose en outre d'un camping d'environ 150 emplacements et d'une auberge de jeunesse d'une capacité d'accueil de 62 places.

**Le tourisme rural** est encore assez peu structuré. Il peut s'appuyer sur le patrimoine bâti des communes (monuments historiques), les jardins<sup>10</sup>, mais aussi sur le Parc Naturel Régional de Lorraine et quelques pôles d'attraction secondaires comme Vigy et la vallée de la Canner<sup>11</sup>. Différentes manifestations locales contribuent également à l'animation du territoire.

L'offre en hébergement, sous la forme de gîtes et de chambre d'hôtes, est assez faiblement développée<sup>12</sup>. Les campings de Burtoncourt et Corny totalisent une offre d'un peu plus de 250 places.

#### Le Centre des Congrès de Metz

D'une capacité d'accueil maximum de 1 000 personnes, le centre des congrès de Metz dispose d'un auditorium de 600 places et de différentes salles de réunion d'une capacité de 20 à 180 places.

Il comporte un foyer de 1 800 m<sup>2</sup> destiné à l'accueil des participants, à l'installation d'expositions ou utilisable comme espace de restauration. Le restaurant peut servir jusqu'à 600 couverts.

Pour les manifestations de plus grande ampleur, une extension sur les espaces de la Foire exposition de Metz peut être proposée.



FRAC, rue des Trinitaires à Metz



Hôtel «4 étoiles» à Metz dans l'ancien Magasin aux Vivres rénové

<sup>1</sup> 63% à Metz en 2007 (source : INSEE).

<sup>2</sup> La clientèle est française à 72%. 59% des touristes français sont lorrains, 10 % viennent d'Alsace, 6% de la région Ile de France (enquête 2006 « Les grands Sites de Moselle »).

<sup>3</sup> Selon le Comité départemental du tourisme, ces trois sites totalisent plus de 1 200 000 entrées en 2007.

<sup>4</sup> Près de 330 000 entrées en 2007, avec une fréquentation en hausse de plus de 30%.

<sup>5</sup> Voir page 18.

<sup>6</sup> Musée de la Cour d'Or à Metz, Maison Robert Schuman à Scy-Chazelles, Musée de la Guerre de 1870 à Gravelotte, Musée du vélo et de la moto à Amnéville...

<sup>7</sup> Outre les grandes opérations nationales (Journées du patrimoine, Nuit des Musées), Metz accueille chaque été la Fête de la Mirabelle, l'Été du livre et, depuis 2001, le festival MétizArt.

<sup>8</sup> Le taux d'occupation dans l'hôtellerie messine est en progression en 2007 pour atteindre plus de 60%, un chiffre légèrement en deçà de la moyenne française : 62%. Les nuitées étrangères représentent 19% de la fréquentation.

<sup>9</sup> Metz compte un seul hôtel «4 étoiles», 9 hôtels «3 étoiles» et 27 hôtels «2 étoiles».

<sup>10</sup> Notamment au travers du réseau «jardins sans limites».

<sup>11</sup> Le petit train touristique, le vélo-rail et le labyrinthe végétal ont accueilli 10 000 visiteurs en 2008.

<sup>12</sup> 26 gîtes et 26 chambres d'hôtes ont été recensés par le Comité départemental du tourisme.

## 1 Les composantes de l'attractivité et du rayonnement économique du territoire

## Une nouvelle image

Les deux principaux secteurs d'attraction touristique du pays messin continuent de faire évoluer leur image et semblent adopter une stratégie de diversification de l'offre.

En s'appuyant sur un patrimoine bâti remarquable et sur sa réputation de «ville verte», Metz a cherché à cultiver depuis le début des années 2000 une image de *ville glamour*.

Depuis quelques années, elle tente de se doter par ailleurs d'une nouvelle image de ville culturelle branchée, en jouant la carte de l'art contemporain. La Nuit blanche, qui a lieu début octobre, s'inscrit parfaitement

dans cette ambition. La seconde édition, en 2009, a rassemblé plus de 80 manifestations réparties à travers la ville et accueillies entre 50 et 70 000 visiteurs.

Fort du succès rencontré, le pôle touristique et de loisirs d'Amnéville poursuit son développement et élargit la gamme des activités proposées<sup>12</sup>.

Parallèlement, les communautés de communes plus rurales du territoire affichent un souhait de mieux valoriser leur potentiel touristique en développant des projets locaux s'appuyant sur la réhabilitation de leur patrimoine et en aménageant des itinéraires de découverte.

## L'effet « Pampidou »

Deux grands équipements sont susceptibles de faire évoluer la fréquentation touristique du pays messin à partir de 2010 :

- le centre Pampidou Metz (200 000 à 300 000 visiteurs attendus chaque année) livré au printemps 2010,
- le Center Parc du pays de Sarrebourg (870 cottages) ; bien que situé en dehors du périmètre du SCoT, il pourrait avoir un impact indirect significatif sur la fréquentation touristique du territoire.

Avec 5 000 m<sup>2</sup> carrés dédiés à la présentation des œuvres du Musée national d'art moderne, le Centre Pampidou-Metz est le premier grand musée parisien d'art contemporain à développer une offre hors de l'Île de France. Au-delà de son aspect culturel, les élus locaux veulent y voir une opportunité de faire évoluer l'image de Metz et de la Moselle et de renforcer ainsi leur attractivité<sup>13</sup>.

Plusieurs expériences récentes semblent en effet témoigner d'un effet dynamisant des grands équipements culturels sur l'économie et l'attractivité des territoires qui les accueillent. L'exemple du Musée Guggenheim à Bilbao, auquel il est souvent fait référence, pourrait ainsi permettre de voir dans le Centre Pampidou Metz un facteur de transformation radicale de l'image et de la dynamique de l'agglomération.

L'équipement pourrait ainsi devenir l'élément déclencheur d'une dynamique de *ville créative*, ouvrant des perspectives nouvelles en matière d'innovation et de diffusion des produits culturels.

En juin 2007, la Ville de Metz a proposé l'inscription du quartier de la Nouvelle Ville, construit par les allemands au XIX<sup>e</sup> siècle, au patrimoine mondial de l'UNESCO au titre de son originalité architecturale (la mixité des styles – néo-roman, baroque, jugendstil, la variété des teintes) et urbanistique. Le quartier impérial a en effet été conçu de façon à mettre en scène

## Le Centre Pampidou Metz

Résolument contemporain dans sa plastique architecturale forte et insolite - le fameux chapeau chinois imaginé par Shigeru Ban et Jean de Gastines - le Centre Pampidou Metz ouvre ses portes au public en mai 2010.

Les œuvres exposées sont puisées dans la collection du MNAM<sup>14</sup> et les expositions entièrement renouvelées tous les deux ans.

Intitulée « Chef-d'œuvre ? », l'exposition inaugurale proposera un parcours du XX<sup>e</sup> siècle et des champs de la création artistique.



Le Centre Pampidou-Metz



Affiche de la 2<sup>ème</sup> Nuit Blanche de Metz en octobre 2009

<sup>12</sup> Projet d'extension de la piste du Snowhall et de développement d'un complexe hôtelier d'un millier de chambres entre Walygator et Amnéville (Walywood).

<sup>13</sup> Cette dynamique a été initiée avant même l'ouverture du Centre Pampidou Metz. De mai à octobre 2009, Constellation, manifestation de préfiguration du Centre Pampidou Metz, a accueilli les œuvres d'une quinzaine d'artistes. Celle-ci s'adressait à la fois aux messins et aux visiteurs potentiels du futur équipement.

<sup>14</sup> Musée National d'Art Moderne

L'ATTRACTIVITÉ ET LE RAYONNEMENT  
DU TERRITOIRE

## 1 Les composantes de l'attractivité et du rayonnement économique du territoire

les bâtiments, dans un souci de cohérence, planifié un quartier dans son ensemble, en prévoyant les équipements pour répondre aux besoins urbains : résidence, loisirs, communications...

Il est sans doute difficile de mesurer l'impact qu'une reconnaissance de l'UNESCO aura sur le tourisme dans l'agglomération messine mais il est certain que la ville de Metz y gagnera une plus grande visibilité et renommée en particulier à l'étranger.

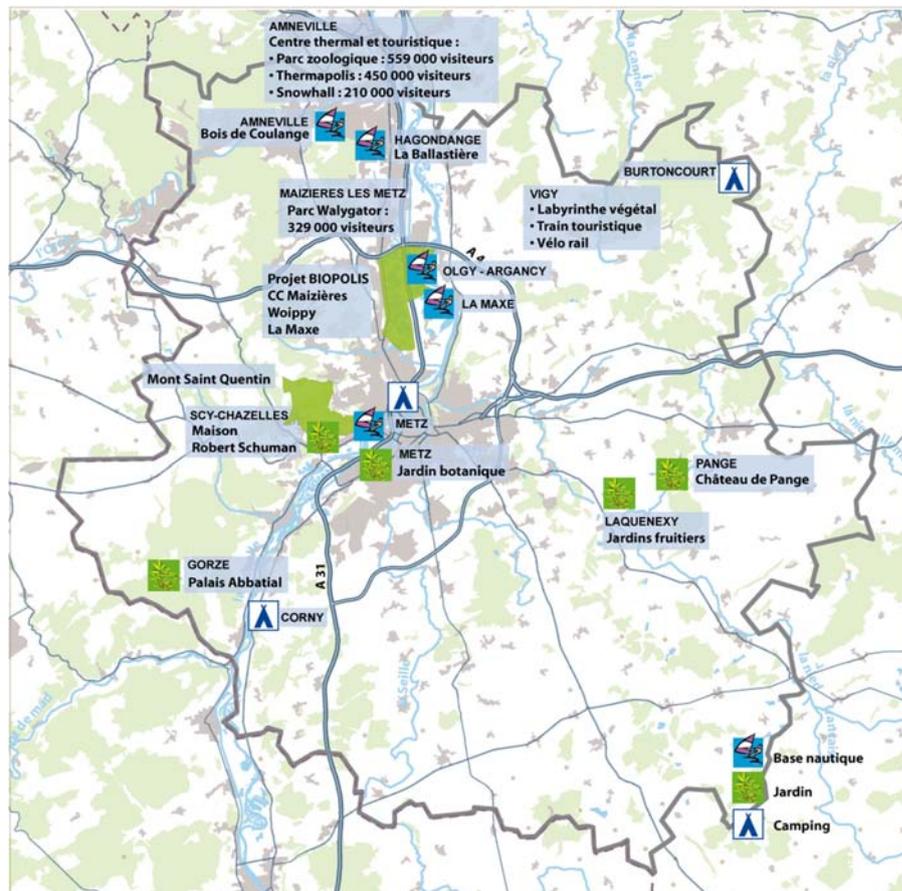
Au cours des prochaines années, la demande touristique pourrait également être de plus en plus influencée par les changements de mentalité et la sensibilité croissante de l'opinion publique aux enjeux du développement durable. A côté d'un tourisme de consommation traditionnel, se manifeste en effet une demande croissante d'authenticité et de découverte de la nature, qui se traduit notamment par le concept d'écotourisme. Celui-ci se traduit par une demande d'activités et d'hébergement à moindre impact environnemental, voire par le développement de l'écovolontariat<sup>15</sup>.

### La situation, l'histoire et l'évolution du pays messin au cours des dernières décennies en font un territoire potentiellement très favorable au développement d'une offre en éco-tourisme.

Les points forts de cette hypothèse sont le passage d'itinéraires de randonnée de niveau européen (GR et véloroute), la réputation de Metz comme ville verte et ville pionnière en matière d'écologie urbaine, l'existence de milieux naturels et de paysages de qualités, qui peuvent être davantage valorisés.

D'autres atouts sont la constitution d'une offre culturelle diversifiée, s'appuyant à la fois sur l'histoire humaine et industrielle de la région, et sur l'art contemporain, enfin, les facilités d'accès depuis les grandes métropoles européennes (notamment Paris, par le TGV).

## ■ Equipements de loisirs



La faiblesse de l'offre en hébergement adapté aux aspirations de la clientèle éco-touriste d'une part, et les difficultés à concrétiser les projets de mise en valeur des grands espaces naturels d'autre part, pourraient néanmoins constituer un frein au développement de ce type de tourisme.

Les grands sites de tourisme - loisirs (Amnéville, Walygator...) paraissent encore bénéficier actuellement d'un contexte favorable. Face à une perspective d'augmentation des coûts des transports et à une possible évolution des comportements des consommateurs en matière de mobilité, il est toutefois nécessaire de se questionner sur les éventuelles adaptations qu'il pourrait apparaître nécessaire d'opérer pour maintenir, voire renforcer, leur attractivité sur le long terme.

<sup>15</sup> Forme de tourisme dans lequel le visiteur est associé de manière directe à des actions de recherche, de protection et de conservation des milieux naturels et du patrimoine. Les volontaires participent ainsi à des chantiers ou programmes pour l'environnement, encadrés par des professionnels, en même temps qu'ils profitent de la nature environnante.

1 Les composantes de l'attractivité et du rayonnement économique du territoire



Jardins fruitiers de Laquenexy

Les jardins sans limites dans le pays messin

Animé par le Comité départemental du tourisme de la Moselle et le Dreiländereck touristik sarrois, le réseau Jardins sans limites offre aux visiteurs de la Grande Région un choix étendu de jardins thématiques en Moselle, en Sarre et au Luxembourg.

L'originalité du réseau réside notamment dans la recherche de complémentarité entre les différents projet dès leur conception.

Trois des 26 sites que compte le réseau sont situés dans l'aire du SCoT :

- les Jardins fruitiers de Lacquenexy,
- le jardin du château de Pange,
- le jardin des Plantes de chez nous, à Scy-Chazelles.

Amnéville, locomotive du tourisme de loisirs

Du parc zoologique au parc d'aventures, de la piste de ski indoor aux luges monorail et du pôle thermal à la patinoire, le centre thermal et touristique d'Amnéville offre sur près de 1 000 ha une gamme riche et variée d'activités de loisirs.

Le site propose en outre un casino municipal, un complexe cinématographique (multiplexe et 3D), une salle de concert, ainsi que d'autres activités culturelles et artistiques qui contribuent à son succès.

Amnéville fait figure, pour le pays messin, d'une reconversion économique réussie d'un ancien site industriel.

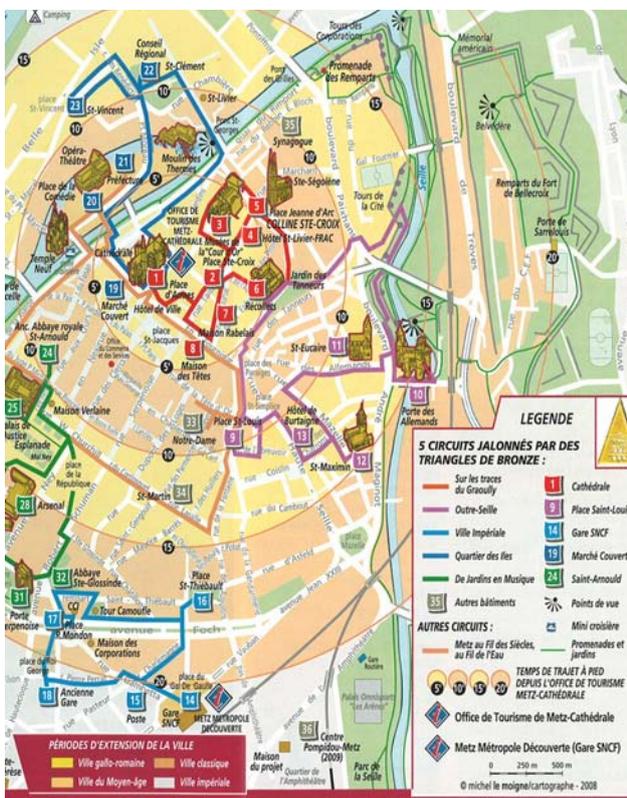
Les parcours de découverte du patrimoine à Metz

L'office de tourisme de Metz propose une découverte de la ville et de son patrimoine à travers 5 circuits d'interprétation établis dans le centre-ville et le quartier de la Nouvelle Ville.

Jalonnés par des triangles de bronze qui guident le cheminement du visiteur à travers la cité, les itinéraires sont ponctués par 36 bornes d'information sur l'Histoire de la ville et ses monuments emblématiques.

Les 5 circuits de découverte :

- Sur les traces du Graouilly (entre la place d'Armes et la colline Sainte-Croix),
- Outre-Seille (entre la place Saint-Louis et la porte des Allemands),
- Ville impériale (découverte du quartier Gare),
- Quartier des Iles (de la Place d'Armes au Pontiffroy),
- De jardins en Musique (Esplanade, Porte Serpenoise et Plan d'eau).



Extrait des parcours de découverte de Metz

Hypothèses ou germes de changement

# 2 Les facteurs de développement local

## 1/ Les atouts patrimoniaux et paysagers

### La préservation du patrimoine et des paysages au cœur des préoccupations

Depuis les années 1980, la préservation du patrimoine et des paysages urbains ou naturels apparaît comme une préoccupation croissante des pouvoirs publics<sup>1</sup>.

Au-delà d'un intérêt purement historique, la fin du XXe siècle a vu s'affirmer une prise de conscience du rôle de ce patrimoine dans le maintien ou la construction de l'identité locale.

Le pays messin illustre la richesse que peuvent constituer le bâti monumental, mais aussi le patrimoine « ordinaire » aux yeux de ses habitants et pour ses visiteurs occasionnels.

On peut citer la ville de Metz, avec son secteur sauvegardé ou les villages des côtes de Moselle ou du plateau lorrain.

D'autres témoignages de l'histoire moderne de ce territoire se trouvent dans les vallées sidérurgiques<sup>2</sup>, mais aussi dans le patrimoine militaire notamment au travers de la ceinture des forts, peu mis en valeur.

La pierre de Jaumont, extraite des carrières du Pays d'Orne - Moselle, constitue l'un des matériaux les plus emblématiques de l'architecture locale et s'affiche comme un élément de reconnaissance du terroir messin.

Les paysages s'appuient sur des milieux naturels variés, les forêts, pelouses et vignoble des côtes de Moselle et des buttes témoins ; la vallée de la Moselle, où les activités humaines ont une empreinte forte mais qui ménage des espaces encore non urbanisés (étangs de Saint-Rémy) ; les vallées de la Seille et de la Nied, au caractère

agricole plus marqué ; les vallées de l'Orne et de la Canner, qui s'inscrivent dans un environnement plus boisé ; et le plateau lorrain, où alternent cultures, bois, prairies et milieux humides.

### Des circuits de promenade pour mettre en valeur le patrimoine

La constitution d'itinéraires de promenade pédestres et cyclables a été jusqu'ici la manière privilégiée de valoriser ce patrimoine tout en promouvant les « loisirs-nature ». Plusieurs intercommunalités ont aménagé des parcours de randonnée, en s'appuyant parfois sur une infrastructure forte (aménagement du « fil bleu de l'Orne » ou de l'ancienne voie ferrée de Metz à Château-Salins<sup>3</sup>).

Les étangs des anciennes gravières de la Moselle demeurent peu mis en valeur. En dehors de l'aménagement de quelques étangs de pêche, il s'agit d'espaces fréquentés de manière occasionnelle et spontanée. On ne recense ainsi aucun site de baignade aménagé sur l'ensemble du territoire du SCoT.

La Moselle constitue en revanche depuis de nombreuses années le lieu de développement d'activités nautiques et touristiques (bateaux de plaisance, kayak, aviron...).

<sup>1</sup> La moitié des représentants des 11 communautés de communes du SCoT placent la protection et la mise en valeur du patrimoine naturel parmi leurs préoccupations.

<sup>2</sup> Joutant le périmètre du SCoT, la mise en lumière du haut-fourneau U4 d'Uckangeat teste cette présence sidérurgique et sa valorisation.

<sup>3</sup> Partiellement aménagée pour le moment.



### La pierre de Jaumont

Facilement identifiable à sa coloration jaune d'or, ce calcaire est caractéristique des principaux monuments et édifices de Metz et de ses environs.

Du fait de ses propriétés physiques, elle se taille facilement et peut être utilisée aussi bien en moellons que comme matériau de parement.

### III L'ATTRACTIVITÉ ET LE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE

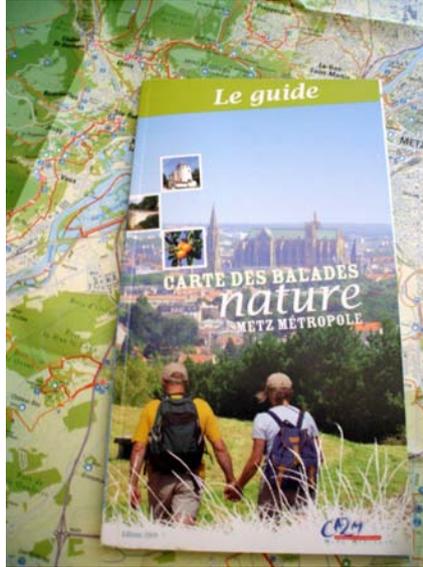
## 2 Les facteurs de développement local

#### La «carte des balades nature» de Metz-Métropole

Depuis la fin des années 1990, le district, puis la communauté d'agglomération de Metz Métropole, édite à destination de ses habitants la «carte des balades nature».

Des cotes de Moselle à la vallée de la Seille en passant par le plateau lorrain, elle montre désormais plus de 400 kilomètres d'itinéraires balisés.

L'édition 2009 comporte un topoguide qui propose 20 balades principales et, au moyens d'anecdotes historiques et naturalistes, offre au promeneur curieux un regard nouveau sur le territoire en lui révélant quelques unes de ses richesses cachées.



#### Le fil bleu de l'Orne

Reliant Rombas à Moineville en Meurthe-et-Moselle, la promenade des Berges de l'Orne offre, depuis le printemps 2007, 23 km d'itinéraire pédestre ou cyclable à travers l'ancienne vallée sidérurgique.

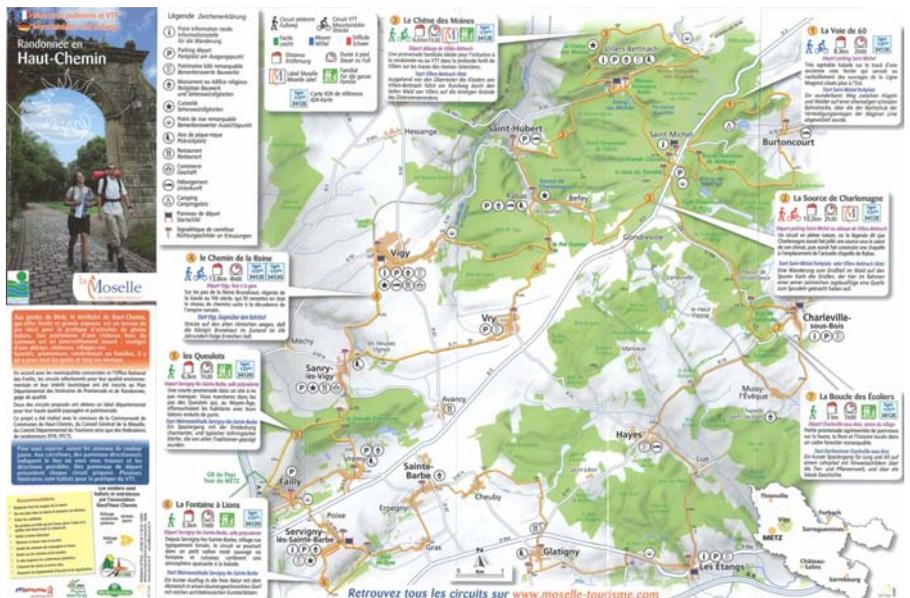
Cet aménagement fait le lien entre 7 communes de la vallée de l'Orne. Il permet de découvrir son caractère verdoyant et de trouver un usage récréatif aux anciens sites industriels.



www.cc-pays-orne-moselle.fr

#### Les randonnées en Haut-Chemin

La communauté de communes du Haut-Chemin a réalisé en 2008, en collaboration avec la Fédération Française de Randonnée Pédestre, une carte des itinéraires de randonnée pédestre et VTT sur son territoire. Editée par la Comité Départemental du Tourisme, elle s'inscrit dans le cadre du Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée mis en place par le Conseil Général de la Moselle. 80 km d'itinéraires sont proposés aux promeneurs.



### III L'ATTRACTIVITÉ ET LE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE

## 2 Les facteurs de développement local



#### Une approche plus directe de la dimension patrimoniale par les collectivités locales

Longtemps, la politique de préservation et de mise en valeur du patrimoine a été essentiellement l'apanage de l'État, au travers des financements consentis à l'entretien et à la restauration du «grand» patrimoine, mais aussi dans le cadre de la législation sur la protection des monuments historiques.

Force est toutefois de constater une tendance au désengagement progressif de l'échelon national au profit d'une approche plus directe de la dimension patrimoniale par les collectivités locales.

Cette évolution des compétences semble s'accompagner d'une nouvelle façon d'appréhender le rôle de l'espace rural dans la construction d'une *ville territoire*. Pour constituer son identité, l'agglomération s'appuiera vraisemblablement de plus en plus sur son arrière-pays, renforçant la valeur qui peut-être portée au patrimoine rural ou périurbain «ordinaire».

L'intérêt en faveur des paysages semble relever d'une logique un peu différente. Historiquement, l'implication de l'administration nationale, bien que très tôt mobilisée autour des sites, comme celui du Mont Saint-Quentin, a été moins forte dans ce domaine et son appropriation relève davantage des collectivités locales. Depuis quelques années, l'approche paysagère, entendue dans son sens large, fait une apparition (encore discrète) dans les politiques publiques communautaires. L'élaboration en 2008 du Plan paysage de la Communauté de communes du Pays d'Orne-Moselle illustre bien cette tendance.

Recommandée par le Grenelle de l'Environnement, la mise en place de corridors écologiques permettra de mettre en lumière les paysages d'une grande diversité sur le territoire du SCoTAM et participer de cette prise de conscience.

#### En quête de loisirs-nature

En matière de loisirs-nature, les projets émergents confirment l'intérêt manifesté par les collectivités pour les itinéraires de randonnée. Outre la véloroute Charles le Téméraire, plusieurs itinéraires structurants se dessinent le long des anciennes voies ferrées<sup>4</sup> et des cours d'eau<sup>5</sup>



Voies vertes du Pays Messin

#### Le Plan paysage du Pays d'Orne-Moselle

Elaboré en 2007, le Plan paysage de la Communauté de communes du Pays d'Orne-Moselle a permis à cette collectivité de définir un programme d'actions ambitieux de promotion du paysage avec trois dimensions :

- la préservation, la valorisation et l'entretien des paysages naturels,
- la paysage au coeur des projets urbains,
- les éléments du paysage, facteur d'identité territoriale.

Cette démarche témoigne d'une prise de conscience de l'importance de ce facteur pour le développement du cadre de vie des habitants, mais aussi l'attractivité du territoire.

#### Le village lorrain : valeur identitaire et promotionnelle du territoire

A la fois porteur d'une identité régionale et locale, le village lorrain participe largement à la valeur patrimoniale du pays messin.

Son intérêt résulte notamment de ses formes urbaines relativement variées qui confèrent à chaque entité une image propre : villages-rue le long des axes de circulation, villages-tas viticoles, villages-cours, villages-places ...

Une évolution de l'urbanisme respectueuse de certains caractères traditionnels, tels que le bâti rural ou les usoirs, peut permettre à l'arrière-pays de choisir un développement maîtrisé tout en gardant ses atouts patrimoniaux et son potentiel attractif.



Sailly-Achatel, dans le Vernois.

<sup>4</sup> Prolongement de l'aménagement de l'ancienne voie Metz – Château-Salins sur les communautés de communes du Vernois et de l'Aéroport Régional, aménagement de l'ancienne voie Courcelles-sur-Nied – Landonvillers.

<sup>5</sup> Prolongement du «fil bleu de l'Orne».

## 2 Les facteurs de développement local

### Comment concilier lutte contre le changement climatique et valorisation du paysage bâti ou naturel?

Les nouvelles politiques environnementales et les objectifs définis en matière de performances énergétiques pour le bâti risquent, dans certaines conditions, d'entrer en confrontation avec les politiques locales de préservation du patrimoine.

Résultant également du Grenelle de l'environnement et de la réorientation des politiques énergétiques nationales, le développement de centres de production d'énergies renouvelables (parcs d'éoliennes ou centrales solaires) sont susceptibles de remodeler assez significativement les paysages et l'utilisation des sols.

Ces nouvelles données doivent inciter les collectivités locales à s'interroger sur les arbitrages qui devront être effectués entre ces deux grands enjeux environnementaux que sont la préservation du patrimoine et des paysages d'une part, et les impératifs d'évolution du parc immobilier et de la politique énergétique d'autre part.

En absence de réflexion de fond sur la redéfinition de la valeur du patrimoine local, il est à craindre que deux dérives n'apparaissent au niveau des politiques publiques.

Une politique «tout patrimoine» mettrait à mal les objectifs d'adaptation du parc immobilier actuel<sup>6</sup> et condamnerait ce dernier à être mis en marge du marché immobilier, avec les risques de dégradation qui peuvent en découler par défaut d'entretien ou d'occupation.

A l'inverse, une politique axée exclusivement sur le changement climatique ignorerait les atouts que peut constituer le «petit patrimoine» pour le territoire.

Pour échapper à ce dilemme, il serait nécessaire d'engager un travail de hiérarchisation des intérêts du patrimoine et de ce que celui-ci véhicule au niveau culturel, social et en tant que potentiel touristique.

Cette question devrait être appréhendée non seulement en fonction de la valeur intrinsèque objective du patrimoine, mais aussi de sa capacité à s'inscrire dans une évolution dynamique de l'architecture.

D'une meilleure appréhension de la valeur du patrimoine local pourrait ainsi découler une application plus pragmatique et plus efficace des politiques de préservation de celui-ci.

La question de la préservation des paysages et, plus largement, du cadre de vie, se pose dans des termes qui peuvent apparaître analogues. Faut-il considérer les paysages en tant qu'entités originelles à protéger, ou les appréhender de manière plus évolutive en considérant qu'ils constituent, au fond, une sorte de modelage de la nature par l'homme, appelés dès lors à se construire et à se transformer en même temps que les impératifs et les aspirations de la société ?

### L'aménagement du Mont Saint-Quentin

Le Mont-Saint-Quentin qui culmine à 360 mètres, figure parmi les principaux points hauts du territoire et constitue un repère visuel marquant pour Metz et la vallée de la Moselle.

Le site est apprécié à la fois pour ses qualités de «poumon vert» et comme lieu important de l'histoire moderne de l'agglomération messine. Il bénéficie de ce fait d'une attention particulière tant de la part des habitants que des pouvoirs publics.

La libération des emprises occupées par l'Armée ouvre de nouvelles perspectives pour renforcer son rôle de pôle de loisirs et de promenade, mais aussi pour développer un projet de mise en valeur écologique et pédagogique en s'appuyant notamment sur ses qualités faunistique et floristique exceptionnelles.

Établi sur une quinzaine d'années, le projet de requalification consiste dans un premier temps à mettre en sécurité le site et à le préparer pour recevoir du public. Par la suite, sera engagée la réhabilitation du bâti militaire existant (Fort Diou, Fort de Plappeville), ainsi que son développement touristique.



Le Mont Saint-Quentin vu du plan d'eau de Metz

<sup>6</sup> Notamment pour les travaux qui touchent à l'aspect extérieur des constructions (matériaux, création de nouvelles ouvertures, mise en place de panneaux solaires...).

### III L'ATTRACTIVITÉ ET LE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE



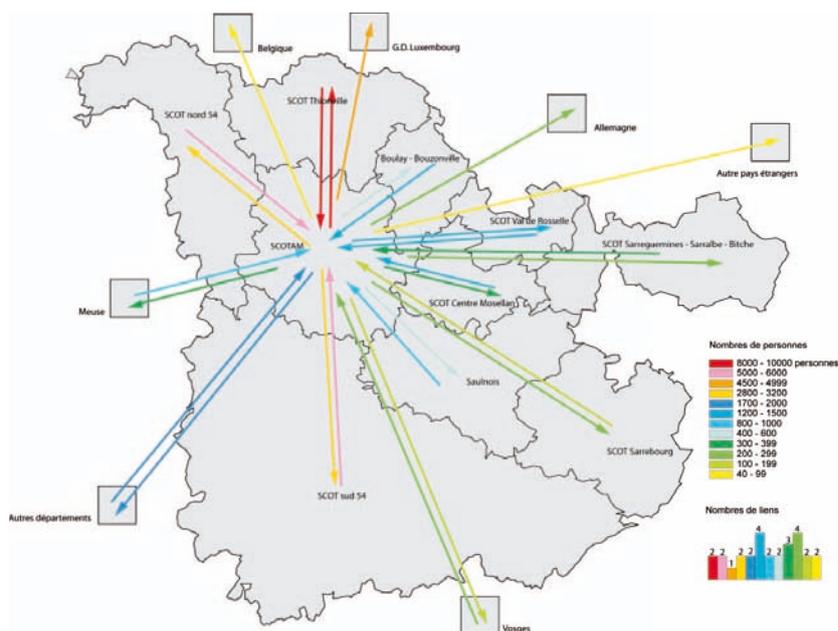
## 2 Les facteurs de développement local

### 2/ L'économie présentielle, moteur complémentaire de développement économique

**Au delà de l'économie productive traditionnelle, des potentialités existent pour le territoire du SCoTAM de bénéficier de l'«effet stabilisateur» généré par l'économie «locale», basée essentiellement sur la consommation.**

Il s'agit de créer des emplois résultant d'une demande locale et ainsi non délocalisables.

Si le calcul précis de ces bases nécessite un modèle complexe intégrant de nombreuses variables, il est possible de mettre en avant certains indicateurs simples permettant d'appréhender leur place au sein du territoire du SCoTAM et de déceler ainsi les potentiels de croissance complémentaires au système productif en place et à venir.



#### Éléments de fonctionnement d'un système économique local <sup>1</sup>

La base économique correspond aux secteurs d'activité dont l'objectif est de capter la richesse venue de l'extérieur. Elle est complétée par le secteur domestique, c'est-à-dire, les activités alimentées par les revenus locaux.

Il est possible de différencier quatre sources de revenus au sein d'un système économique local :

1. La base productive est celle qui crée de la richesse par la vente de biens et de services à l'extérieur du territoire.
2. La base publique correspond notamment aux traitements et salaires des fonctionnaires
3. La base sanitaire et sociale est composée des transferts sociaux (CAF, CPAM...)
4. La base résidentielle - « présentielle » - correspond aux revenus des personnes présentes sur le territoire et dont les revenus viennent de l'extérieur. Ce sont notamment les touristes, les retraités et les migrants-alternants.

#### Des emplois publics bien présents

Un indicateur permet d'approcher la base publique : Metz, capitale administrative, concentre une part importante d'emplois publics en 2006 (16% contre 13% en moyenne en Moselle). Le territoire du SCoTAM et Metz en particulier concentrent en effet un grand nombre d'administrations (Préfecture de Région, Conseil Régional...).

#### Une base résidentielle/présentielle dont le moteur est principalement les migrants-alternants

Le tourisme sur le territoire est avant tout un tourisme d'affaire, en augmentation entre 2006 et 2007 de 13%. Des marges de progression sont envisageables notamment avec l'ouverture en mai 2010 du Centre Pompidou à Metz et avec le projet de

Palais des Congrès.

Les revenus issus des pensions et retraites représentent 25 % des revenus fiscaux en 2008, contre 28 % dans le reste de la Moselle, la part des foyers fiscaux retraités est de 32 % dans le SCoTAM contre 34% en Moselle (Source : DGI).

Les migrants alternants constituent le moteur le plus présent sur le territoire du pays messin, les travailleurs frontaliers en représentant la plus grande part.

Quel est le solde des entrants-sortants entre les SCoT? En 1999, le solde était négatif en terme résidentiel : le SCoTAM étant un pôle d'emplois plus qu'un espace résidentiel, ce qui correspondrait à une «fuite» des richesses produites par le territoire.

<sup>1</sup> Se référer aux travaux de Laurent Davezies et de Christophe Terrier.

## 2 Les facteurs de développement local

### Les travailleurs frontaliers : des résidents à fort pouvoir d'achat

Au sein des migrants-alternants captant des revenus perçus à l'extérieur du territoire, les travailleurs frontaliers, représentent un fort potentiel de développement de l'économie présentielle sur le territoire. En effet, les flux de travailleurs transfrontaliers sont en croissance depuis 2003, de façon plus accentuée que dans le département (multiplié par 8 en 15 ans vers le Luxembourg).

Et ce sont en grande partie les revenus issus de cette catégorie d'actifs qui tirent les revenus moyens vers le haut en Lorraine Nord, comme l'indique la carte ci-contre.

### Des marges de progression de l'emploi lié à l'économie des présences

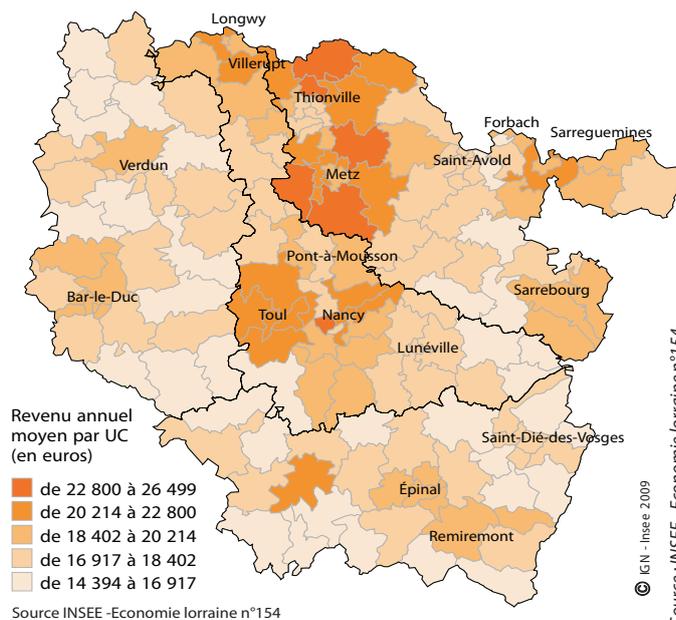
Le territoire se situe aux alentours de la moyenne française pour les activités liées à l'économie des présences, des marges de progression sont donc envisageables. D'autant plus que ces secteurs progressent moins vite qu'au niveau national entre 2002 et 2007.

C'est le cas des services aux particuliers, des domaines de l'éducation, de la santé, de l'action sociale et du commerce.

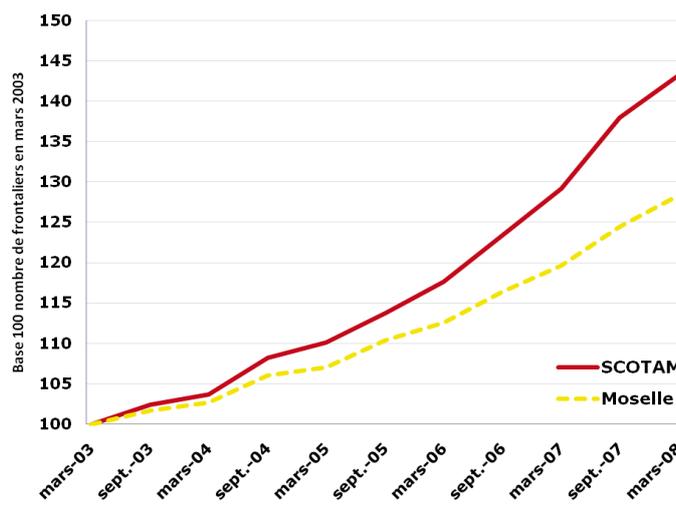
Il convient de noter que les échanges se réalisent dans les deux sens et que des «fuites» de revenus des travailleurs frontaliers sont observées, le STATEC évaluait en 2003 la dépense moyenne par salarié transfrontalier à 7800€ sur le territoire du Luxembourg.

#### Des revenus élevés

Des revenus bien positionnés dans le nord lorrain  
Revenu redressé des ménages lorrains en 2006



#### Evolution du nombre de travailleurs frontaliers (en base 100)





## 2 Les facteurs de développement local

### Des premiers signes de développement de l'emploi présentiel à l'Est et au Sud du SCoTAM

La présence de résidants aux revenus élevés sur le territoire du SCoTAM induit des demandes en matière d'équipements, de services de proximité, au sein d'espaces périurbains et ruraux dont la vocation est initialement résidentielle. Cette demande solvable peut ainsi permettre le développement d'activités économiques dans ces territoires et contribuer à un rééquilibrage territorial.

Entre 2004 et 2009, on observe une forte progression des emplois de services aux particuliers et dans le commerce (source Unedic), dans les territoires de l'est et du sud du SCoTAM.

En effet, dans la Communauté de Communes du Haut Chemin, l'emploi dans le secteur commercial a progressé de 46 % (+0,3% pour l'ensemble du SCoT) et de 32% dans le domaine des services aux particuliers (17% en moyenne pour le SCoTAM).

C'est aussi le cas pour les autres EPCI (Vernois, Rémyilly, Pange) où la progression dans le domaine des services à la personne est supérieure à 50% entre 2004 et 2009.

La hausse se réalise en particulier sur les centres-bourgs de taille moyenne (Rémyilly, Vigy, Solgne, Courcelles-Chaussy...).

Les espaces de consommation sont ainsi nombreux sur le territoire mais dans certains cas peu lisibles, peu adaptés aux besoins et aux attentes de la population (horaires d'ouverture des services et commerces de proximité, zones commerciales peu qualitatives...).

### Des risques de fracture territoriale ?

Les ménages transfrontaliers se logent de plus en plus loin de la frontière. La présence de cette population aux revenus élevés impacte le marché du logement, en déstabilisant certains secteurs géographiques (hausse des prix du foncier et de l'immobilier dans certains secteurs du nord du SCoTAM anciennement plus modestes). C'est le cas notamment au sein du Sillon Mosellan particulièrement au sein des communes de Mondelange, Hagondange, Maizières-Lès-Metz, ou l'on observe concomitamment une hausse significative du nombre de travailleurs transfrontaliers et une évolution à la hausse des prix de l'immobilier pour rattraper les niveaux observés au sein de l'agglomération messine.

Cela crée de nouveaux besoins en termes de mobilité, de services et d'équipements de proximité, parfois difficilement supportable par les collectivités.

On observe, par ailleurs, pour la première fois depuis 2009 une inflexion dans la croissance du nombre de travailleurs frontaliers : effet conjoncturel ou témoin d'une évolution plus profonde ?

## 2 Les facteurs de développement local

### La création d'une filière santé/handicap

La création d'une filière santé/handicap pour le territoire témoigne de la prise de conscience de la nécessaire prise en compte du vieillissement de la population et de ses impacts sur le développement des services à la personne. Cela pourrait engendrer des créations d'emplois notables sur les territoires du SCoTAM.

### Le développement de l'offre d'agriculture de proximité

Par ailleurs, le développement de l'offre d'agriculture de proximité et le retour du maraichage à la périphérie des villes pourrait être une piste de développement de l'économie de proximité, dans un contexte où les ménages s'attachent à la qualité et la connaissance des produits qu'ils consomment.

### Les attentes des collectivités notamment, concernant l'ouverture du Centre Pompidou Metz et son impact potentiel sur l'économie locale, sont très importantes.

Pour créer du développement économique autour d'un tel équipement culturel, une stratégie globale et générale, portée politiquement est toutefois nécessaire, allant au delà du déploiement des activités hôtelières et de la vente de produits dérivés.

### L'impact du développement de Belval

L'impact du développement de Belval est aujourd'hui difficile à évaluer, en termes de mobilité, mais aussi de concurrence commerciale et universitaire pour le SCoTAM. Il existe un risque d'accélération de la fuite des richesses du territoire.

Le développement de l'économie résidentielle/présentielle représente une opportunité et un enjeu de développement économique local pour les territoires ruraux et périurbains du SCoTAM en s'appuyant sur les populations présentes.

## III L'ATTRACTIVITÉ ET LE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE



### 2 Les facteurs de développement local

### 3/ Des niveaux d'attractivité résidentielle différenciés sur les territoires du SCoTAM

Trois facteurs déterminent communément les modes d'habiter<sup>1</sup> : le statut d'occupation (accession à la propriété, location), le type d'habitat (maison individuelle, logement collectif) et la localisation. Cette dernière composante fait elle-même référence aux structures urbaines, et à la distribution du parc de logements relativement aux autres composantes (emploi, commerces, équipements, espaces verts...).

Ces facteurs ont un dénominateur commun, le prix.

#### Un effet prix révélateur du degré d'attractivité

Le prix d'un bien fixé par le marché est la somme des valeurs attribuées aux critères qui le constituent :

- celles du bien en lui-même (surface, prestations, orientation...);
- celles allouées à l'environnement du bien (centralité, accessibilité des lieux de la ville, commerces, équipements, caractère patrimonial...).

Le prix est ainsi susceptible de refléter l'inégalité des territoires. Pour un bien similaire, un prix élevé fera référence à un secteur « coté », et/ou proposant une « gamme » étendue de services, tandis qu'un prix plus faible sera associé à une attractivité plus limitée.

Une étude portant sur le marché immobilier de l'aire urbaine de Metz sur la période 2000-2007<sup>2</sup> précise certains de ces éléments par la construction d'une fonction de prix hédonistes.

Les critères sélectionnés portent à la fois sur les caractéristiques du logement (on prendra notamment en compte l'âge du parc), et sur son environnement, permettant de qualifier l'attractivité résidentielle.

Il ressort des observations un impact réel de certains facteurs, pour la plupart « environnementaux ».

Ces éléments sont complétés par la réalité du territoire du SCoTAM.

#### Des niveaux d'équipements et d'accessibilité inégaux qui pénalisent l'est et le sud du territoire

**Deux critères ayant trait à l'éloignement des centres urbains ou des centres de communes ont été analysés :**

- **La distance par rapport à Metz (elle sous-entend l'accessibilité aux emplois, aux biens, et aux services) :** les prix des terrains à bâtir décroissent de 1,9 % par kilomètre, ce qui équivaut à une division du prix par deux à 35 km de Metz. Pour les maisons, l'impact est de l'ordre de -0,9 % par km. Cette variable distance peut être prolongée par la notion de facilité d'accessibilité : axes

La méthode des prix hédonistes repose sur l'idée que le prix d'un bien immobilier dépend de ses caractéristiques, intrinsèques –confort, superficie...- et extrinsèques (localisation des services, environnement sociodémographiques...-. Les différences de prix constatées entre des biens présentant par ailleurs des caractéristiques identiques traduisent alors l'information sur le prix implicite du facteur qui améliore (ou dégrade) la qualité de l'environnement.

routiers et autoroutiers, transports en commun, transports ferroviaires...

- **La distance par rapport au centre des communes influence fortement le prix :**

- ▶ **Baisse du prix par km d'éloignement du chef lieu de la commune, selon sa population :**

Distance au chef-lieu de commune	Maisons	Appartements
< 1 000 hab	- 3,5 %	- 2,5 %
1 000 - 2 000 hab	0,3 %	- 8,2 %
2 000 - 5 000 hab	- 2,7 %	- 4,1 %
5 000 - 10 000 hab	- 6,9 %	- 8,8 %
> 10 000 hab	- 4,7 %	- 5,5 %

Deux hypothèses peuvent être avancées :

- Le centre de la commune rassemble des biens publics locaux, ou des marchés locaux de biens et services.
- Une dégradation possible de l'environnement social du logement au fur et à mesure de l'éloignement du centre de la commune, avec le passage du centre des villes ou villages, noyau d'habitats anciens de qualité recherchés, à des logements périphériques où les classes plus populaires sont plus représentées.

L'impact de l'éloignement des centres de services sur les prix, et par là même sur l'attractivité, démontre toute l'importance des équipements de proximité et des liaisons de transports, en particulier collectifs.

<sup>1</sup> En référence aux travaux de Catherine Bonvalet et Anne-Marie Fribourg

<sup>2</sup> Périurbanisation, ségrégation et marché foncier dans les aires urbaines de Metz et Nancy », M. Hilal, J. Cavallès, S. Charlot, coll. B. Marnat, novembre 2009, contrat de recherche entre l'Institut National de Recherche Agronomique et la Préfecture de région Lorraine

## 2 Les facteurs de développement local

La carte ci-contre met en lumière les disparités territoriales en termes d'équipements et de services<sup>3</sup>. Les communes les mieux dotées sont aussi les plus peuplées du SCoTAM : Metz et son noyau urbain (Montigny, Marly, Woippy, Longeville, Moulins,...), les communes du sillon mosellan en amont (Ars-sur-Moselle) et en aval de Metz (Mazières-lès-Metz, Talange), celles de la vallée de l'Orne et du plateau Ouest sont également bien dotées.

Ces secteurs du sillon mosellan et de la vallée de l'Orne sont par ailleurs les mieux desservis par les axes de transports en commun et les axes routiers (A31, A4 - gratuite jusqu'à Marange-Silvange, RN431, RN52, TER, ...).

Le niveau d'équipement est moindre partout ailleurs, certaines communes ne disposant même d'aucun équipement de base. 28 communes, principalement situées aux extrémités sud-est et nord-ouest, ne disposent pas même d'école maternelle et primaire (elles sont souvent incluses dans un Regroupement Pédagogique Intercommunal).

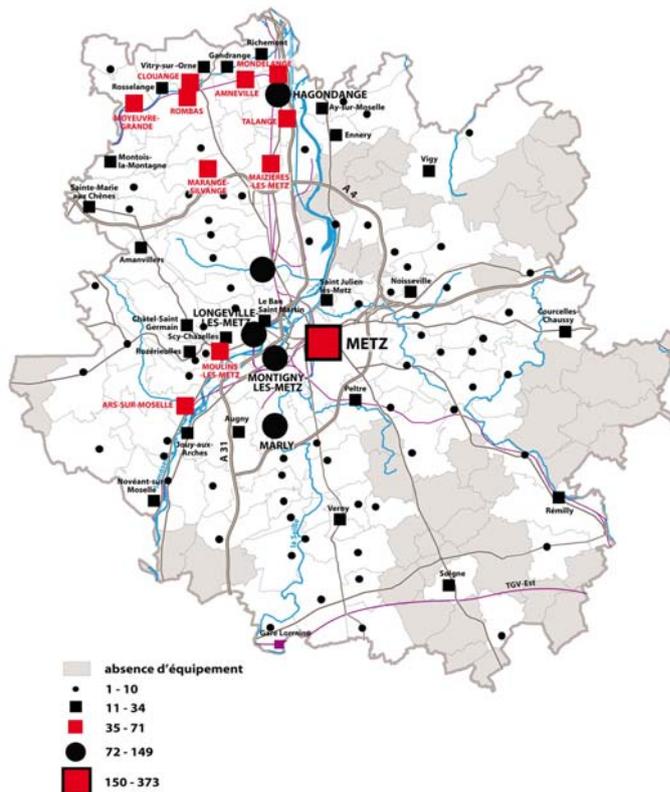
Quelques pôles disposant de certains services et commerces de proximité jouent alors un rôle de pôles relais : Vigy, Courcelles-Chaussey, Rémilly, Vergy, Solgne dans une moindre mesure, à l'est et au sud du territoire.

Pour la plupart de ces communes, il n'existe pas de réelle alternative à la voiture personnelle. Des lignes ferroviaires TER desservent la vallée de la Moselle à Ars-sur-Moselle, Ancy et Novéant, et la vallée de la Nied à Sanry-sur-Nied, Courcelles-sur-Nied, et Rémilly. Mais pour le reste du territoire, la fréquence des lignes de transports collectifs interurbains reste trop faible pour être concurrentielle.

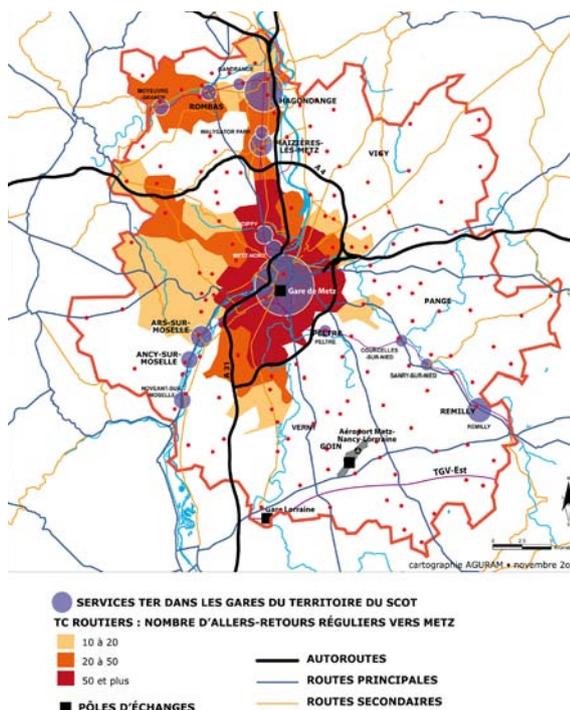
Pour autant, les critères « objectifs » que constituent l'accessibilité et le niveau d'équipement ne suffisent pas à retenir et à attirer les habitants. Pour exemple, la vallée de l'Orne perd de la population.

<sup>3</sup> Cette carte a été réalisée à partir d'un panel de 39 équipements et services, considérés comme influant sur le choix d'habiter.

### ■ Les équipements de proximité



### ■ Services TER et TC routiers



### III L'ATTRACTIVITÉ ET LE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE



## 2 Les facteurs de développement local

Une image négative comme frein à l'attractivité du nord-ouest du SCoTAM, souvent héritée d'une histoire industrielle

Des critères ayant trait à la nature du parc et à la géographie locale ont également été mis en exergue :

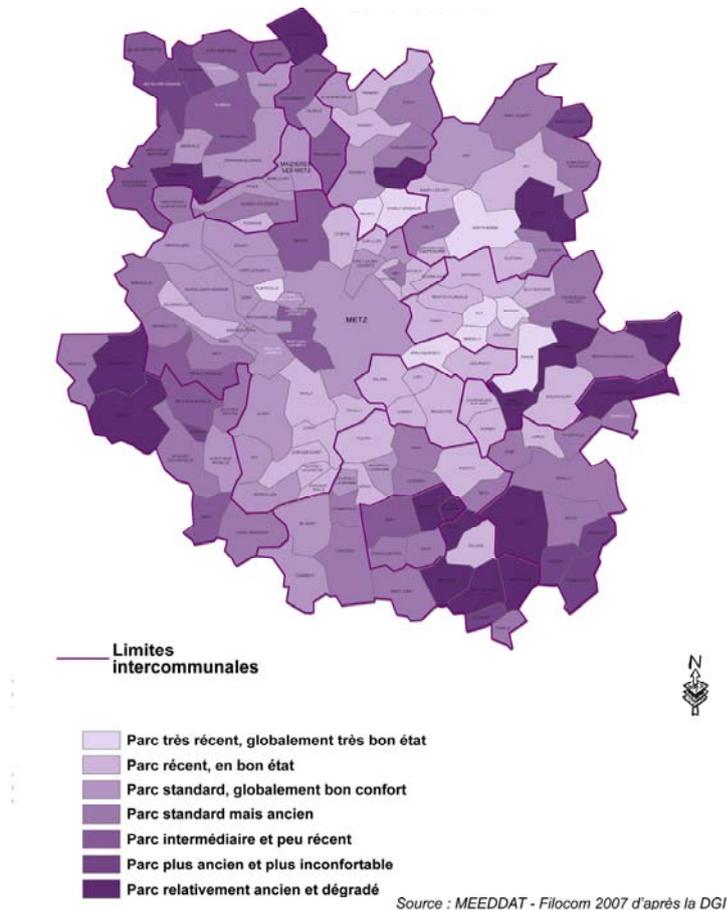
- La date de construction du parc influe sur les prix, particulièrement pour les maisons : plus le parc est récent, plus sa valeur s'accroît ;
- Une vacance importante, qui peut être liée à un parc dégradé, agit négativement sur les prix ;
- De même, l'existence de risques géologiques et géographiques tend à faire baisser le prix des biens (inondations, affaissements miniers, glissements de terrains).

Le nord ouest du territoire souffre ainsi d'un déficit d'image, ternie par une industrie sidérurgique en déclin mais toujours présente dans les paysages ou dans les formes urbaines, et par le passé minier ressurgissant dans la période récente au travers des plans de prévention des risques.

Cet héritage architectural s'oppose aux villages lorrains traditionnels ou aux villages de côte, plus présents sur le reste du territoire, au caractère patrimonial plus marqué.

Ces secteurs peuvent combiner un Parc Privé Potentiellement Indigne<sup>4</sup>, des cités ouvrières parfois dégradées<sup>5</sup>, un faible niveau de confort du parc...

### ■ Etat du parc des résidences principales sur le territoire du SCoTAM



Ci-dessus, la carte synthétique de l'état du bâti, combinant les notions de classement cadastral<sup>6</sup>, le niveau de confort et la période de construction, laisse apparaître des secteurs nord-ouest et sud-est, au parc relativement plus ancien et dégradé.

<sup>4</sup> La notion d'habitat indigne recouvre l'ensemble des situations d'habitat qui sont un déni au droit au logement et portent atteinte à la dignité humaine.

<sup>5</sup> Certaines cités ouvrières ont été vendues à leurs occupants, aux revenus très modestes. Ceux-ci sont parfois dans l'incapacité financière de faire face aux travaux d'entretien.

<sup>6</sup> Ce classement cadastral, établi par la DGI, comprend 8 catégories, du « grand luxe (cat.1), au très médiocre (cat.8). Les critères pris en compte sont le caractère architectural, la qualité de construction, la distribution du local, et l'équipement du logement.

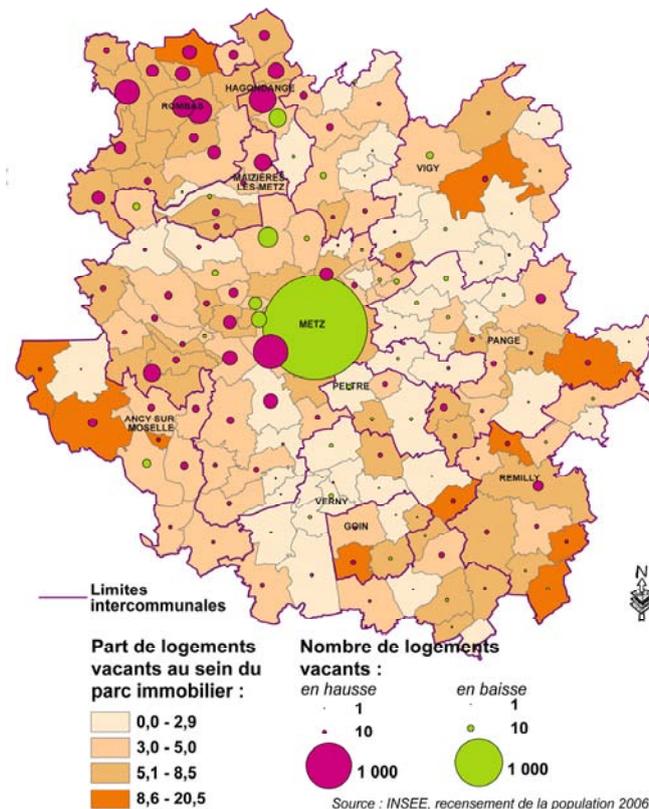
### III L'ATTRACTIVITÉ ET LE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE

## 2 Les facteurs de développement local

Ce sont ces mêmes grandes zones où la part de logements vacants est la plus importante (près de 10 000 logements vacants à l'échelle du SCoTAM, dont 6600 sur Metz Métropole et 1400 sur la CCPOM).

De fait, les éléments contribuant à l'attractivité du cadre de vie sont divers, et difficilement quantifiables, et dépassent probablement les éléments précités. Les résultats fournis par cette méthode de prix hédonistes nous permettent cependant de confirmer que l'offre de services et équipements de proximité, le niveau d'accessibilité, l'« image » du secteur et son caractère patrimonial sont autant de critères contribuant à la compréhension du phénomène.

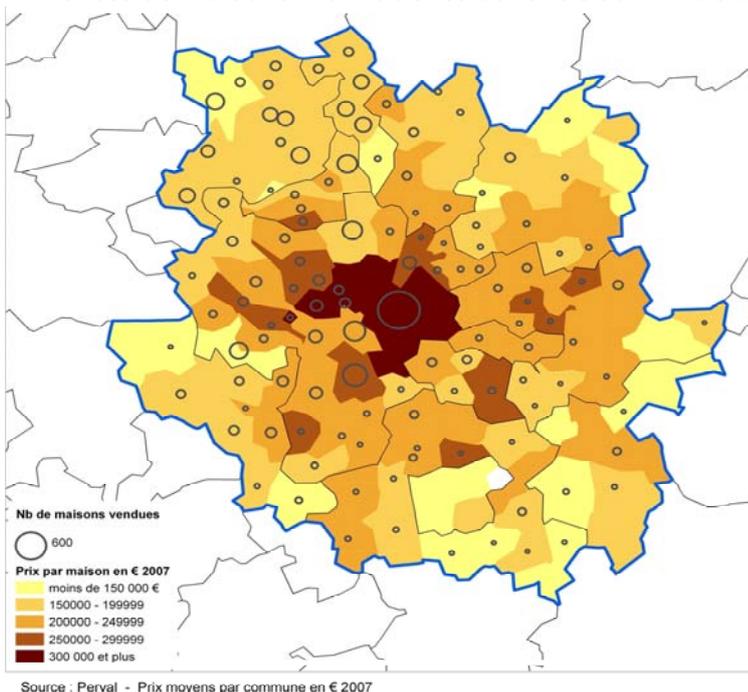
#### ■ Les logements vacants : leur nombre par commune et leur part au sein du parc immobilier en 2006



La carte ci-contre démontre que les prix du marché synthétisent les facteurs d'attractivité. Les secteurs les plus attractifs sont le pôle urbain et sa première couronne, à l'inverse du secteur nord-ouest, secteur industriel, ou des secteurs sud et est plus éloignés et un peu moins recherchés.

Ce rapport positif entre degré d'attractivité et prix concourt à inciter les ménages plus modestes à se tourner vers les secteurs relativement plus éloignés des centres de services et d'emplois, ou encore vers ceux présentant une image pour l'heure encore dégradée.

#### ■ Ventes de maisons individuelles dans le SCoTAM de 2000 à 2007



### III L'ATTRACTIVITÉ ET LE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE



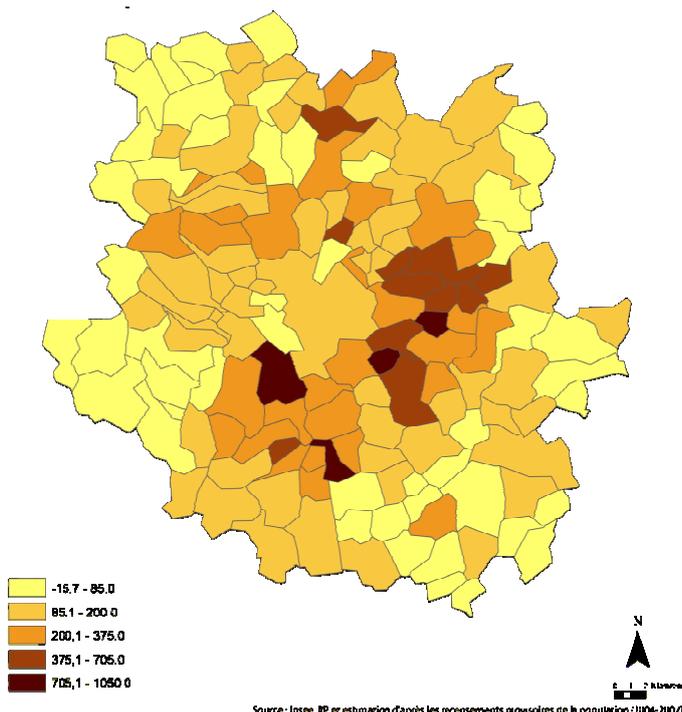
## 2 Les facteurs de développement local

### Une attractivité résidentielle du nord du territoire qui bénéficie partiellement du rayonnement luxembourgeois

Même si l'essor du travail frontalier, combiné à d'autres facteurs (développement des zones d'activités du nord du SCoTAM, accès à l'A31) a amené un regain d'intérêt résidentiel pour les communes du sillon mosellan, la vallée de l'Orne et certaines communes du plateau restent quelque peu en marge.

Abstraction faite d'Amnéville et Sainte-Marie-aux-Chênes, la CCPOM a perdu 21% de sa population entre 1968 et 2006<sup>7</sup>, alors même que la Communauté de Communes du Sillon Mosellan, après une longue période de baisse de population (un Taux de Croissance Annuel Moyen de - 0,6 % de 1968 à 1990) est depuis 1990 dans une nouvelle phase de croissance (TCAM à nouveau positif, s'élevant à + 0,5 %).

### ■ Evolution du parc des résidences principales de 1962 à 2006



Sur le reste du territoire, les secteurs en « frange » par rapport au centre de l'agglomération messine affichent les taux de croissance les plus faibles : Val de Moselle, Est de la Communauté de Communes du Haut Chemin, Communauté de Communes du Pays de Pange et Communauté de Communes de Rémyilly et environs.

Un lien positif entre dynamisme démographique et prix de l'immobilier a par ailleurs été révélé par l'étude INRA.

### Une émergence de politiques volontaristes en faveur de la valorisation du bâti

De nombreuses actions en faveur de l'habitat dégradé ont été entreprises ces dernières années sur différents EPCI du SCoTAM, le plus souvent avec l'appui de l'Agence Nationale de l'Habitat.

### De nombreuses procédures sont en cours ou viennent de s'achever sur le territoire du SCoTAM :

- un Programme d'Intérêt Général (PIG) logement indigne vient de débiter à Metz (avril 2009). 90 logements avaient déjà été repérés en juin 2009 ;
- une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) multi-thématiques a démarré en octobre 2007 sur la Communauté de Communes du Pays Orne Moselle ;
- une OPAH multi-thématiques est en cours sur la Communauté de Communes de Maizières-lès-Metz depuis fin 2007 ;
- deux PIG successifs viennent de s'achever fin 2008 sur les Communautés de Communes du Vernois et du Haut Chemin.

### Un développement encore trop timide d'une offre accessible et intermédiaire en centre d'agglomération messine, limitant l'attractivité-prix, face à l'émergence d'une offre abordable au nord-ouest du SCoTAM

On assiste peu à peu au développement d'une offre alternative dans les secteurs urbains (maisons en bandes, logements intermédiaires, ou même offre en collectif à prix très accessibles), dont la typologie même rend les produits plus abordables (surface de terrain réduite...), susceptibles d'attirer à nouveau les ménages modestes et intermédiaires<sup>8</sup>. En revanche, le modèle du lotissement périurbain poursuit son développement. Par ailleurs, le développement très important d'une offre dans des secteurs « en retrait » (plateau, vallée de l'Orne...) se confirme et à des prix très accessibles (autour de 100 € l'are en ZAC ou en lotissements, souvent sur de petites parcelles -5 à 6 ares-), relativement aux moyennes observées sur le SCoTAM.

L'éloignement du centre urbain et la dépendance à la voiture particulière qui en découle, concourent à les rendre plus vulnérables à l'augmentation des prix de l'énergie. Or, les ménages qui s'éloignent des centres urbains demeurent en moyenne les moins aisés.

## 2 Les facteurs de développement local

### Une prise en compte nécessaire des contraintes liées à l'éloignement des centres urbains, susceptible d'orienter les choix d'habiter des ménages

L'offre d'habitat en milieu périurbain, parfois aux confins du rural, s'est en effet développée le plus souvent sans être complétée par une offre en commerces et services de proximités. Une population au mode de vie plutôt « urbain » s'est trouvée confrontée à la réalité de la vie « à la campagne », avec la nécessité d'aller chercher dans les pôles secondaires ou dans les villes les services absents sur leur lieu de vie. C'est ainsi que ce sont formés des villages « dortoirs » dépourvus de services.

La prise de conscience progressive des contraintes imposées par l'éloignement (coût de la mobilité, taxe carbone, évolution du prix du pétrole, accès aux services) est susceptible de modifier les comportements des ménages<sup>9</sup>.

Dans les années à venir, et dans le cadre de



Le programme Apollinaire à Metz Borny

<sup>7</sup> Certaines communes ont perdu de 30 à 43% de leur population sur la période 1968 – 2006.

<sup>8</sup> Programme Apollinaire à Borny, Quartier du Ruisseau à Woippy.

<sup>9</sup> Des études récentes menées sur les volumes de transactions sur l'agglomération nantaise ont démontré une relation entre choix de localisation et prix du carburant.

l'application des lois issues du Grenelle de l'environnement, la consommation foncière extensive dans des espaces déconnectés du tissu urbain et des transports collectifs sera également plus contrainte.

Ceci ne va qu'accroître une attente de la population, déjà présente, sur des produits immobiliers accessibles et intermédiaires, plus près des centres. Cette offre, pour le moment quasiment inexistante, s'écoule actuellement pourtant très bien lorsqu'elle est proposée.

### Une politique naissante de développement des services à la population en milieu périurbain et rural

En parallèle, les communes d'accueil appréhendent peu à peu l'intérêt de proposer à la population nouvelle une offre minimale de services : développement de points multiservices (Sanry-lès-Vigy, Pange), développement (ou intention) du transport à la demande, de centres multi accueil petite enfance dans les intercommunalités rurales et périurbaines (création d'un multi-accueil à Trémery). Les Communautés de Communes du Pays de Pange et du Pays Orne-Moselle mènent actuellement des études « Petite Enfance » en vue de la prise de compétence.

### Un risque de ségrégation socio-spatiale à anticiper

Si rien n'est fait pour inverser la tendance actuelle d'éloignement des ménages, le

risque encouru est celui de la ségrégation socio-spatiale, avec des centres urbains, occupés par des ménages vieillissants, et des étudiants, et des familles et actifs en zones périurbaines.

L'étude INRA met par ailleurs en exergue l'impact du revenu moyen imposable par commune sur le prix des terrains et des biens immobiliers.

**Une hausse de 10 000 € du revenu moyen imposable accroît le prix des terrains à bâtir de 11 à 18 % !** Pour les maisons, l'augmentation de prix est de 8 à 10 % par tranche de 10 000 € supplémentaires. Compte tenu des écarts de revenus moyens constatés entre les communes du SCoTAM, cet impact est considérable.

Ce lien, certes connu, mais avéré ici, entre population aisée d'une commune et prix à la hausse des nouvelles transactions, va dans le sens d'une ségrégation sociale entre différents secteurs du SCoTAM.



Maisons en bande à Maizières-lès-Metz



Photo aérienne à Marly



## 2 Les facteurs de développement local

### 4/ La valorisation des zones d'activités existantes

#### La naissance de zones commerciales périphériques à partir des années 1970

L'économie locale s'est développée au début du XIXe siècle, essentiellement sur les mines de fer et la sidérurgie, au nord du SCoTAM (vallée de la Moselle à partir de Maizières-les-Metz, vallée de l'Orne et vallée de la Fensch (hors des limites du SCoTAM)). De nombreux quartiers ont été créés par les industriels pour loger leur main d'œuvre au gré de leurs besoins. Le modèle de la cité ouvrière s'est généralisé.

L'agglomération messine a suivi une évolution tout à fait différente. Jusqu'à l'annexion allemande, la présence militaire empêchait en effet toute implantation en dehors de la ville. Metz ne s'industrialise qu'à la fin du XIXème siècle, mais devient surtout à l'aube de la première guerre mondiale une véritable forteresse. Les exodes successifs de 1871 puis de 1918 laissent une ville exsangue qui restera longtemps ville de garnison. Le véritable essor ne se place qu'au lendemain de la seconde guerre mondiale.

Le développement des zones d'activités va de pair avec les opérations de rénovation et de réhabilitation engagées dès le début des années 50. Ces dernières nécessitent le transfert des activités artisanales du centre vers la périphérie, ce qui fut rendu possible grâce à la libération de l'espace périurbain par l'armée d'une part, et d'autre part par la fusion des communes de Borny, Magny et Vallières avec Metz en 1961 qui eut pour effet de doubler la surface de la ville.

C'est dans ce contexte qu'ont été créées à proximité immédiate des grandes ensembles d'habitat, les vastes zones industrielles de Borny (la première zone industrielle de l'agglomération, aujourd'hui Actipôle) et de Metz-nord (Metz-Deux-Fontaines).

Jusqu'alors les commerces étaient mêlés au tissu urbain, en centre ville ou dans les faubourgs. Les zones commerciales n'existaient pas en tant que telles. La création de zones commerciales en périphérie des villes est un phénomène récent, développé vers la fin des années 60, au début de l'époque du « tout automobile ».

Les premières ruptures avec l'ancien modèle de développement apparaissent dans les années 1970, confirmées par le SDAU (Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme), approuvé en 1974. Depuis, les zones d'activités n'ont pas cessé de se développer.

■ Au nord, les communes les plus proches des échangeurs autoroutiers, et facilement accessibles, ont su profiter de leur localisation pour développer au fil du temps des zones industrielles, logistiques, et commerciales :

- l'expansion de la zone portuaire de Metz et le développement des activités à vocation industrielle et commerciale le long de la route de Thionville sur la commune de Woippy ;
- la ZAC à vocation commerciale de Sainte-Marie-aux-Chênes, à proximité de l'A4 ;
- la ZAC Euromoselle, à Maizières-les-Metz, Fèves, Semécourt et Norroy-le-Veneur (échangeur A4-A31), à vocation commerciale, industrielle, artisanale, et logistique ;
- la ZAC Eurotransit, à vocation industrielle, artisanale, et logistique à Ennery et Trémery (présence de l'usine PSA) ;
- la zone commerciale de Talange-Haucourt.

■ A l'est, la région messine a vu naître quelques zones :

- le Technopôle qui accueille des activités de haute technologie et des structures d'enseignement supérieur ;
- la zone de la Petite Woëvre.

## 2 Les facteurs de développement local

■ Au sud, les secteurs de Marly (zones des Garennes et de la Belle-Fontaine à vocation commerciale et artisanale), de Moulins-Tournebride, Actisud à Augny et Jouy, connectés à l'A31, sont à vocation purement commerciale.

### Des zones d'activités vieillissantes

La plupart des zones d'activités du SCoTAM, aujourd'hui vieillissantes, font face à plusieurs problématiques :

- une accessibilité difficile (à la zone, et au sein des zones), couplée souvent à un manque de visibilité (signalétique défectueuse) ;
- une pauvreté architecturale, l'obsolescence de certains locaux, vacants en conséquence ;
- des aménagements sommaires et vieillissants ;
- l'absence de services destinés aux salariés (principalement pour les zones artisanales et industrielles) : restaurants, salles de sports, commerces...
- un relatif sentiment d'insécurité généré par l'inactivité totale en dehors des horaires de bureau.

L'analyse du réseau routier et des éventuels cheminements piétons de ces zones (notamment commerciales), ainsi que leur aspect architectural global incitent à qualifier l'urbanisation d'« au coup par coup » : sans schéma d'ensemble prédéfini, sans ambition architecturale, sans vue à moyen ou long terme des problèmes de congestions internes générés par le schéma viaire, souvent en mauvais état, et peu lisible.

Les zones actuelles ne sont pas, ou très peu, accessibles par les transports en commun ou les modes doux. En attestent l'absence de passages piétons, de trottoirs, de pistes cyclables, tout cela couplé à une faible densité qui rend les passages d'un lieu à l'autre long et compliqué. Les



ZAC deux-Fontaines

congestions routières à l'intérieur de ces zones en période d'affluence sont très handicapantes, et découragent parfois les consommateurs.

Ces constats sont d'autant plus dommageables que certaines de ces zones bénéficient d'une situation stratégique, à fort potentiel à moyen et long terme.

Malgré tout, le niveau des loyers en centre ville, et l'accessibilité difficile, ont de plus en plus incité les commerçants à se tourner vers les périphéries, laissant des cellules commerciales vacantes en cœur de ville. De ce fait, certains articles ou types de commerces y sont de plus en plus difficiles à trouver.

A l'image de la ZAC Sébastopol à Metz, les dernières nées des zones d'activités commerciales ont été aménagées avec un véritable objectif de qualité : architecture, parkings végétalisés, desserte par les transports collectifs.

### III L'ATTRACTIVITÉ ET LE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE

## 2 Les facteurs de développement local



Une nouvelle dimension esthétique et écologique, comme le reflet d'une réelle prise en compte de l'impact environnemental, mais également à visée marketing

Les zones en périphérie continuent leur développement. La dernière réforme de l'Urbanisme commercial l'encourage : l'autorisation préalable avant ouverture est nécessaire pour les surfaces de plus de 1000 m<sup>2</sup>, au lieu de 300 m<sup>2</sup> auparavant.

En revanche, les dimensions esthétiques et environnementales sont des notions de plus en plus présentes et ce à la fois :

- pour les entreprises et commerces : aspect « marketing », générant une image positive ;
- pour les consommateurs : aspect « développement durable », respect de l'environnement au sens large (respect esthétique et écologique).

De nouvelles formes architecturales émergent progressivement dans certaines zones du SCoTAM, à destination commerciale ou tertiaire principalement, mieux intégrées, et plus denses : commerces regroupés derrière des façades en bois (densité et bois assimilé à « écologie »), bâtiments « Haute Qualité Environnementale », recherche esthétique poussée, densité... Malheureusement les parkings restent bien souvent surdimensionnés et sur un seul niveau. Afin de renforcer l'aspect « écologique », de nombreux aménagements sont réalisés (espaces verts, plantation d'arbres, jardins paysagers...) consommant plus d'espace, généralement pris au monde agricole, en contradiction avec le but affiché.

De nouvelles zones au marketing « environnemental » voient le jour (Ecoparc à Norroy-le-Veneur, Technopôle 2 à Metz), témoins de la prise en compte de la dimension environnementale dans le choix des entrepreneurs et des consommateurs.



ZAC Sébastopol



Ecoparc à Norroy-le-Veneur

## 2 Les facteurs de développement local

### Une offre de moins en moins adaptée aux nouvelles tendances de consommation

Malgré ces évolutions certes positives, l'offre actuelle paraît de plus en plus inadaptée aux nouvelles tendances de consommations :

- impact du commerce sur internet ;
- coût d'un déplacement nécessairement effectué en voiture et impacté par l'augmentation du prix des carburants, par la taxe carbone, en l'absence d'une offre de transport collectif de bonne qualité ;
- retour relatif aux commerces de proximité, et de plus petite taille.

Dans ce contexte, on peut s'interroger sur l'avenir des zones commerciales en périphérie, sur le moyen de les pérenniser à long terme, en les rendant dès aujourd'hui plus attractives, et plus accessibles pour chacun.

### L'avenir des zones industrielles en question, face aux mutations du système économique et aux réformes en cours

Le déclin en cours de l'activité industrielle pose question quant à l'avenir des zones davantage tournées vers une activité de production.

Qui plus est, avec la suppression prévue de la taxe professionnelle, et en attendant de connaître son mode de compensation, on peut supposer que les collectivités locales seront moins intéressées pour attirer de nouvelles entreprises (notamment celles qui consomment le plus d'espace et qui sont génératrices de nuisances) et réviseront à la baisse les moyens investis dans la réhabilitation et l'entretien de ces zones d'activités.

On peut également s'interroger sur le mode de gouvernance de ces zones, dont la survie, l'attractivité et le développement à long terme dépendent des investissements qui y sont nécessaires dès aujourd'hui.

### Des friches économiques en puissance

La multiplication des zones d'activités et la concurrence qu'elles exercent entre elles conduit à la vacance de locaux souvent très spécialisés. Difficilement reconvertibles, ces structures constituent un nouveau type de friche, les friches commerciales. Elles imposent une image négative à la zone où elles se situent, ce qui nuit à l'attractivité vis-à-vis des consommateurs mais aussi des commerçants.

### Des mutations sociologiques à prendre en compte

La mutation sociologique progressive de la population française risque à terme d'impacter fortement les pratiques commerciales. Plusieurs schémas commerciaux se déjà succédés, depuis les grands magasins parisiens du XIXe siècle jusqu'aux hypermarchés de périphérie à partir des années 1960, ciblés sur le modèle familial traditionnel et son « plein de commissions » du week-end. Aujourd'hui (Insee, RP 2006), sur 26 millions de ménages, seuls 7,5 millions relèvent du modèle familial traditionnel (couple avec enfants) soit 29 % des ménages, contre 33 % en 1999 ; contre 7 millions de couples sans enfants, 8,6 millions de célibataires, et 2 millions de divorcés. Pour ces trois dernières catégories, de plus en plus « urbaines », le modèle de l'hypermarché peut se trouver trop contraint et inadapté. Le commerce de proximité présente une plus grande souplesse, auquel certains services à la personne pourraient être adjoints (notamment pour les personnes âgées, mais pas seulement). Il s'agit peut-être là du prochain modèle commercial dominant.

Concernant les zones d'activités, à vocation tertiaire, la rupture pourrait survenir par un développement du télétravail.

### III L'ATTRACTIVITÉ ET LE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE



## Synthèse des enjeux et des axes de réflexion relevant du SCoT en ce qui concerne l'attractivité et le rayonnement du territoire

Constats Tendances lourdes	Hypothèses/Germes de changements	Cibles
Le transport fluvial peut s'attendre à une baisse du trafic en tonnage avec le repli de la sidérurgie et l'arrêt annoncé de plusieurs centrales électriques au charbon.	La création d'un terminal pourrait permettre de renforcer l'attractivité du territoire vis-à-vis des investisseurs et l'utilisation du fret fluvial.	Développer le transport fluvial par conteneurs et la valorisation des produits qui transitent dans les ports
Le fret à grande vitesse est une piste de développement explorée par la SNCF.  (Les décisions concernant le fret ferroviaire ne peuvent être prise qu'aux niveaux national et européens.)  Dans ce cadre, la reconversion de la gare de Louvigny pourrait se poser.		Prévoir l'implantation d'entreprises de transport et de logistique
Des filières installées ou en émergence sont identifiées comme vecteurs de rayonnement métropolitain dans leur volet innovation.  Des coopérations se mettent en place afin de mieux positionner l'enseignement supérieur lorrain et les équipements en matière de santé et de rechercher une meilleure adéquation entre les formations supérieures et le tissu économique.	L'incertitude demeure sur l'évolution des grands secteurs d'activités traditionnelles du territoire et l'émergences de nouvelles potentialités.	Faciliter la création d'entreprises autour des filières émergentes
La Moselle est le 37 <sup>ème</sup> département touristique français essentiellement tournée vers le tourisme d'affaire.  Un tourisme de loisirs développé autour du pôle d'Amnéville (62% de la fréquentation du pays messin).  Un tourisme urbain qui concerne essentiellement la ville de Metz.  Un tourisme rural encore assez peu structuré.	Le Centre Pompidou Metz pourrait devenir l'élément déclencheur d'une dynamique de ville créative.	Utiliser le tourisme comme ressource économique et facteur d'attractivité
		Faire du Centre Pompidou-Metz un facteur de transformation majeur de l'image et de la dynamique du territoire du SCoT

<p>En 1999, le solde d'entrant-sortant était négatif en terme résidentiel faisant du SCoTAM un pôle d'emplois plus qu'un espace résidentiel, ce qui correspondrait à une fuite des richesses produites par le territoire.</p> <p>Les travailleurs frontaliers sont en majorité des résidents à fort pouvoir d'achat mais des « fuites » de revenus sont observées.</p>	<p>Le développement de l'offre d'agriculture de proximité se pose.</p> <p>La filière santé/handicap doit être développée par la création de nouveaux services à la personne.</p> <p>Il existe un risque d'accélération de la fuite des richesses du territoire par le développement de Esch-Belval.</p>	<p>Accompagner le développement de nouvelles activités liées à l'économie présentielle</p>
<p>Le territoire du SCoTAM bénéficie d'un patrimoine naturel et urbain riche qui peut contribuer à la fois à son identité et à son cadre de vie.</p>		<p>Valoriser l'espace rural et périurbain dans la construction de l'identité de la <i>ville territoire</i></p> <p>Concilier la préservation des paysages et du patrimoine avec les impératifs d'évolution du parc immobilier et de la politique énergétique</p>
<p>Des disparités territoriales en terme d'offre d'équipements.</p> <p>Un parc de résidences principales souffrant d'un déficit d'image au Nord Ouest du SCoT, anciens et dégradé au Sud Est.</p> <p>Des secteurs éloignés de Metz attractifs pour les ménages les moins aisés.</p>	<p>Un coût de la mobilité, un accès limité aux services... qui pourraient constituer au cours des prochaines années le premier facteur de changement d'attractivité résidentielle.</p>	<p>Préparer des réponses adaptées aux contraintes imposées par l'éloignement, aux ménages périurbains et néo-ruraux</p>
<p>La multiplication des zones d'activités et la concurrence qu'elles exercent entre elles, conduisent à la vacance de locaux parfois très spécialisés, difficilement reconvertibles et à terme à de nouvelles friches.</p>	<p>Une évolution des modes de consommation, le déclin de l'activité industrielle, le développement du télétravail,...pourraient impacter le devenir à long terme des zones d'activités.</p>	<p>Prendre en compte la question du devenir à long terme des zones d'activités au regard des mutations économiques et sociales en cours ou potentielles</p>



## Conclusion

Dans un contexte de plus en plus globalisé, les quatre défis (démographique, économique, sociétal et environnemental) qui se posent aujourd'hui au territoire du SCoTAM ont les mêmes origines que ceux auxquels doivent répondre la plupart des régions d'Europe. Si le diagnostic établi au niveau local se nourrit largement d'évolutions qui se manifestent aux niveaux national et international, des réponses ne pourront être apportées qu'en puisant, au cœur des potentialités intrinsèques du territoire, les ressources nécessaires pour lancer une nouvelle dynamique de développement.

La Lorraine n'est pas en manque de potentialités pour parvenir à les relever :

- Géographiquement localisée au cœur du continent européen, elle tire parti de l'existence de plusieurs infrastructures structurantes de niveau international et assure le transit de différents flux et échanges (énergie, transport de personnes et de biens).
- Historiquement terre d'accueil de nombreux émigrants, elle a su à de nombreuses reprises utiliser ce capital humain pour reconstruire ses bases économiques et se forger une identité culturelle ouverte sur ses voisins européens.
- Consciente de ses atouts, mais aussi de ses difficultés, elle a engagé depuis plusieurs années des initiatives fortes en vue de promouvoir l'innovation technologique, tout en misant parallèlement sur la formation et la culture.
- Au travers des différents réseaux de villes, elle développe avec ses voisins un intérêt commun pour la coopération interrégionale à l'échelle européenne.

Elle comporte toutefois des handicaps qui ne peuvent être ignorés car ils pourraient pénaliser lourdement le territoire au cours des prochaines décennies :

- les perspectives de stabilisation puis de régression démographique,
- l'image plutôt négative que continue de véhiculer par méconnaissance la région à l'extérieur, se traduisant par un déficit d'attractivité,
- la fragilité dans laquelle se trouve aujourd'hui son tissu économique,
- les rivalités entretenues durant de nombreuses années par et entre Metz et Nancy.

Au regard de cette analyse, quatre grands enjeux pourraient être formulés pour le SCoTAM :

### > Valoriser au mieux le capital humain, naturel et matériel du territoire pour relever en particulier le défi démographique.

Au cours des années à venir, il s'agira à la fois de gérer les besoins liés au vieillissement de la population et de tenter de résorber le déficit migratoire que connaît depuis plusieurs années le nord de la Lorraine. La mise en place d'une stratégie active visant à rendre le territoire plus attractif à la fois pour les habitants actuels et pour les nouveaux arrivants potentiels est une condition indispensable à la réussite de cette ambition. Cela passera nécessairement par l'activation concomitante de plusieurs leviers : production d'une offre d'habitat adaptée aux besoins de la population, valorisation accrue des ressources naturelles du territoire, développement de nouveaux services,

création d'emplois, promotion du cadre de vie, amélioration de la mobilité interne, utilisation optimale du potentiel offert par les espaces en friche, ...

> **Inscrire la conurbation nord - lorraine dans une nouvelle dynamique d'innovation et d'échanges au sein de l'espace de la Grande Région pour relever le défi économique.**

Le partage de connaissances, de savoir-faire et d'expériences sera au cœur du succès de la reconversion économique du territoire du SCoTAM. L'inventivité des acteurs locaux pour imaginer des formes de développement économiques créatives basées sur les nouvelles références d'une ère post-pétrole sera également essentielle. La poursuite de la hausse du coût de l'énergie et des matières premières et leur raréfaction, désormais considérés comme inéluctables, sont des facteurs déterminants qui guideront les réflexions sur la stratégie économique globale à engager.

> **Placer les hommes au centre d'un projet équilibré de développement de villes-territoire pour relever le défi de la mutation sociétale**, en conférant à chaque communauté des possibilités de développement qui valorisent au mieux ses atouts et prennent en compte les contraintes qui lui sont propres.

La recherche d'une équité dans les services offerts aux habitants, avec un coût maîtrisé, pourra trouver sa traduction dans la recherche d'une armature urbaine négociée et planifiée, dans le souci de la proximité. Elle intégrera une intensification des fonctions urbaines au niveau des secteurs les plus aptes à les voir se développer. L'émergence de nouveaux rapports à l'agriculture pourra également être stimulée, à la fois concernant la consommation et la production.

> **Définir une nouvelle écologie du territoire pour relever le défi environnemental**, en faisant de la richesse du milieu physique, de la diversité biologique des milieux naturels et du caractère remarquable de son patrimoine, des atouts majeurs au service du cadre de vie des habitants, de l'émergence de nouvelles filières économiques et de la promotion du pays messin à l'extérieur de la région.

Les conditions d'une gestion dans la durée, de l'espace et de ses ressources sont au centre de cet enjeu.

Ces quatre enjeux soulignent la nécessité pour tous les acteurs d'appréhender les dynamiques auxquelles ils participeront avec une vision ouverte et globale ; les logiques de développement, jusque là construites indépendamment les unes des autres par chaque intercommunalité, évolueront vers **une recherche de complémentarité et de mutualisation des stratégies, rendant possible une démultiplication des ambitions.**

Un tel projet suppose également **une recherche d'articulations avec les politiques d'aménagement du territoire menées aux différentes échelles territoriales** : régionale, départementale et intercommunales. Pour les stimuler, la mise en place de démarches inter-SCoT avec les territoires voisins apparaît particulièrement pertinente.

Enfin, **le travail sur l'image du territoire**, à conduire sur le long terme, devra rester présent tout au long de l'élaboration et de la mise en œuvre des politiques publiques.

# GLOSSAIRE des sigles et abréviations

- ABC : Politique ABC. Depuis 1988, les Pays-Bas ont mis en place une politique très ambitieuse de planification de l'urbanisme visant à promouvoir l'implantation des entreprises dans les localisations les plus adaptées à leurs besoins en transports.
- AGURAM : Agence d'Urbanisme d'Agglomérations de Moselle
- AMAP : Association pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne
- Aristote : Base de données de la SNCF
- BHNS : Bus à Haut Niveau de service
- BTS : Brevet de Technicien Supérieur
- CA : Communauté d'Agglomération
- CAF : Caisse d'Allocations Familiales
- CC : Communauté de Communes
- CCPOM : Communauté de Communes du Pays Orne-Moselle
- CES : Conseil Economique et Social
- CHR : Centre Hospitalier Régional
- CHU : Centre Hospitalier Universitaire
- CLOE : Coopérative Lorraine Elevage
- CPAM : Caisse Primaire d'Assurance Maladie
- CPER : Contrat de Projet Etat Région
- CTPM : Centre de Transit des Personnels et Matériels
- DDE : Direction Départementale de l'Equipement La DDE a fusionné avec la Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt (DDAF) pour former la Direction Départementale de l'Equipement et de l'Agriculture (DDEA).
- DGI : Direction Générale des Impôts
- DIACT : Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires de 2005 à 2009, renommée DATAR (Délégation Interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale)
- DIREN : Direction Régionale de l'Environnement. Les Directions Régionales de l'Environnement (DIREN), les Directions Régionales de l'Equipement (DRE) et les Directions Régionales de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE) ont fusionné pour devenir les Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL).
- DOG : Document d'Orientations Générales
- DRE : Direction Régionale de l'Equipement. Les Directions Régionales de l'Environnement (DIREN), les Directions Régionales de l'Equipement (DRE) et les Directions Régionales de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE) ont fusionné pour devenir les Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL).
- DTA : Directive Territoriale d'Aménagement
- EPFL : Etablissement Public Foncier Lorrain
- ESIDEC : Ecole Supérieure Internationale de Commerce
- ENIM : Ecole Nationale d'Ingénieurs de Metz
- ENSAM : Ecole Nationale Supérieure d'Arts et Métiers
- EPCI : Etablissement public de coopération Intercommunale
- FRAC : Fonds Régional d'Art Contemporain
- GEOFLA : C'est une base de données géographiques
- Georgia Tech : Georgia Institute of Technology
- GIGAL : Groupement Interconsulaire de Gestion de l'Aéroport Lorrain
- GR : Chemin de Grande Randonnée
- IFEN : Institut Français de l'Environnement
- IGN : Institut Géographique National

IGSS :	Inspection Générale de la Sécurité Sociale (Grand Duché de Luxembourg)
INSEE :	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
ISEE TECH :	Institut Supérieur Européen de l'Entreprise et de ses Techniques
LELA+ :	Réseau de villes Luxembourg – Esch-sur-Alzette – Longwy – Arlon (+ pour Metz et Thionville)
MEEDDAT :	Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, aujourd'hui Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer
MNAM :	Musée National d'Art Moderne
NML :	Nord Métropole Lorraine
OPAH :	Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat
OREAM :	Organisation d'Etudes d'Aménagement des Aires Métropolitaines
PAC :	politique Agricole Commune
PADD :	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PDU :	Plan de Déplacements Urbains
Perval :	La base de données Perval est un système d'enregistrement des transactions immobilières réalisées par les notaires
PIB :	Produit Intérieur Brut
PIG :	Programme d'Intérêt Général
PLA-I :	Prêt Locatif Aidé d'Intégration (à financement très social)
PLH :	Programme Local de l'Habitat
PLS :	Prêt Locatif Social
PLU :	Plan Local d'Urbanisme
PLUS :	Prêt Locatif à Usage Social
PME :	Petite et Moyenne Entreprise
POS :	Plan d'Occupation des Sols
PSA :	Peugeot SA (Société Anonyme)
PSLA :	Prêt Social de Location-Accession
PSMV :	Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur
PTU :	Périmètre des Transports Urbains
RD :	Route Départementale
RGP :	Recensement Général de la Population
RGPP :	Révision Générale des Politiques Publiques
RN :	Route Nationale
RTT :	Réduction du Temps de Travail
SAU :	Surface Agricole Utile
SCOT :	Schéma de Cohérence Territoriale
SCOTAM :	Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération messine
SDAU :	Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
SRU :	Solidarité et Renouveau Urbain
SITADEL :	Système d'Information et de Traitement Automatisé des Données Élémentaires sur les Logements et les Locaux. Fichier géré par le Ministère du Logement
STATEC :	Service Culturel de la Statistique et des Etudes Economiques (Grand Duché de Luxembourg)
SUPELEC :	Ecole Supérieure d'Electricité
TAD :	Transports à la Demande



Agence d'Urbanisme d'Agglomérations de Moselle

Immeuble Ecotech / 3 rue Marconi / 57070 METZ

mail : [contact@aguram.org](mailto:contact@aguram.org) / tél. : 03 87 21 99 00 / fax: 03 87 21 99 29

[www.aguram.org](http://www.aguram.org)